

## TOLEDO EN EL MERCADO NACIONAL DECIMONONICO

*Albino Feijóo Gómez*

### I. TOLEDO EN EL SIGLO XIX. SOCIEDAD Y ECONOMIA

«Cuando llegue en ferrocarril a la que, por una tradición, en cierto modo irrisoria, se llama todavía Ciudad Imperial, no cree el viajero encontrarse a las puertas de la antigua metrópoli española, ni aún a las de un pueblo, clasificado por la administración moderna en la fastuosa categoría de las capitales de provincia. El viajero no ve sino un escarpado risco a la izquierda, un llano a la derecha, y en frente, a lo lejos, algunas casas de mal aspecto y la cúpula de un edificio (el Hospital de Talavera), cuyo exterior no demuestra importancia ni la belleza que internamente tiene»<sup>1</sup>. Esta impresión es la que produce Toledo en el insigne Pérez Galdós, que lamenta el estado de la capital decimonónica después de haber sido clave de la bóveda de la historia española y de resumir, entre sus murallas, buena parte de la cultura peninsular. La decadencia de Toledo se identifica con la pérdida de la capitalidad del Imperio en el siglo XVI, con el traslado de la capital a Madrid y con causas más complejas y, a la vez, más relacionadas con la realidad intrínseca de Toledo. El caso es que Toledo queda reducida a una sede Primada, rica y floreciente; a un Municipio poderoso, por su dominio sobre los Montes de Toledo, aunque no rico; y a una numerosa clase pobre. Así es Toledo a principios del siglo XIX y durante todo el XVIII, según Jiménez de Gregorio. Su leve despertar será truncado por la guerra de Independencia y por las desamortizaciones, que acabarán con la magnificencia que irradiaba la Iglesia y con el poder de su Municipio<sup>2</sup>.

1. PÉREZ GALDÓS, Benito: *Toledo: su historia y su leyenda*. Madrid, 1847, pág. 35.

2. Vicente Rodríguez Rodríguez, Isidro Sánchez Sánchez, Hilario Rodríguez de Gracia, Francisco Fernández González, Leandro Higuera del Pino, Fernando Jiménez de Gregorio, etc., ilustran la realidad toledana de la época con numerosos trabajos.

## La demografía toledana

Desde principios del siglo XVII la demografía toledana fluctúa a la baja, a pesar de que hay un aumento de la población en cifras absolutas. Desde la antigüedad, Toledo ha sido poblada por muy diversas etnias, pero su población total siempre ha sido escasa. A través de la encuesta de Felipe II se llega a la conclusión de que en el siglo XVI Toledo alcanza su máximo crecimiento demográfico; y así lo reconoce David Ringrose al calcular en 65.000 habitantes la población de la capital a fines de siglo. Ya nunca Toledo alcanzaría cifra tan elevada, cayendo en el siglo XVII hasta 10.000 habitantes. Toda la provincia sufrirá un dramático despoblamiento a causa de la crisis general europea de la primera mitad del siglo XVII, de las epidemias, el hambre y la decadencia económica de la provincia y su capital en particular.

Durante el siglo XVIII parece existir cierto dinamismo positivo en la demografía toledana, pero en realidad no se trata más que de unos incrementos mínimos de población. A través del análisis del Catastro de Ensenada, Javier María Donézar nos habla de una provincia mucho más extensa que la actual, donde cada vez hay más despoblados y núcleos que pierden población continuamente. Jiménez de Gregorio cifra en 12.190 la población de la capital en tiempos de Fernando VI, lo que significa un aumento de 2.180 habitantes con respecto al siglo XVII. El mismo autor evalúa en 334.425 los habitantes provinciales en 1787<sup>3</sup>, mientras Higue-ruela del Pino nos da la cifra de 765.130 habitantes para todo el territorio comprendido por la diócesis toledana, mucho mayor que la provincia, durante la guerra de la Independencia<sup>4</sup>. Parece claro que en el siglo XVIII se produce un cierto despertar demográfico que afecta a toda España, que permitirá un moderado crecimiento de la población toledana.

En los albores del siglo XIX, Toledo parece continuar el crecimiento demográfico iniciado en el XVIII, pero éste se ve interrumpido por la guerra de Independencia, y deja a Toledo estancada en el ciclo demográfico de la España dieciochesca, sobre todo en la primera mitad del XIX, con alta mortalidad y alta natalidad, y diversas convulsiones ocasionadas por hambres y epidemias, cada vez menos frecuentes; tal y como recoge Hilario Rodríguez de Gracia en sus investigaciones.

La guerra de 1808, pues, vino a truncar una lenta pero prometedora evolución demográfica. Principalmente, serán las zonas de Talavera, Puente del Arzobispo y pueblos situados en las carreteras hacia Madrid, los

3. JIMÉNEZ DE GREGORIO, Fernando: *Diccionario de los pueblos de la provincia de Toledo hasta finales del siglo XVIII*. Toledo, Editorial Católica Toledana, 1962.

4. HIGUERUELA DEL PINO, Leandro: *La diócesis de Toledo durante la Guerra de Independencia española*. Toledo, Caja de Ahorros, 1983.

que más sufrirán el horror bélico: «el más espectacular sistema de cambio lo va a constituir, sin duda, la pobreza, el hambre y la muerte, hasta el extremo de que fueron probablemente muchos más los muertos por estas causas que los que cayeron en el campo de batalla»<sup>5</sup>. Todo esto no sólo provocó estancamiento, sino también recesión. Si en 1802 la capital tenía 16.759 habitantes, en 1813 sólo contaba con 13.348, en 1823 ya ascienden a 14.252, y en 1857 alcanzará los 17.275 habitantes. Tal vez pequemos de exclusivismo si nos atenemos sólo a las causas de la guerra como factor negativo para la demografía toledana, dejando de lado causas más generales que nacen de la situación de una provincia sin perspectivas económicas alentadoras.

Para calcular la población de la época a la que se ciñe nuestro trabajo, nos hemos limitado a fuentes escritas oficiales<sup>6</sup>. Estas fuentes a veces son contradictorias, pero tienen la ventaja de seguir criterios similares, año a año, para establecer la población total. El Anuario Económico Estadístico de 1859 estima en 340.635 los habitantes de la provincia, conservando la misma cifra para los años siguientes, a pesar de que admite un aumento anual del número de bautizos, que pasan de 13.288 en 1860 a 13.347 en 1861, y una disminución de la mortalidad. La misma fuente nos habla de la incidencia de la epidemia de cólera en 1859, que afectó a 28 pueblos durante 61 días, con 3.435 personas enfermas y 399 muertos (el 11 % de los afectados, cuando el total español alcanzaba un 39 % de muertos entre los afectados), lo que no es suficiente para explicar el descenso de población entre 1859 y 1860, según las dos fuentes mencionadas. Parece claro el aumento en general de la población en toda la segunda mitad del XIX. En 1887 ya se cifra la población provincial toledana en 360.217 habitantes y en 1915 en 413.217, a pesar de no existir una «explosión demográfica» relacionada con el incremento de la tierra cultivada o cualquier otro factor económico impulsor. Más bien parece un incremento obligado por el descenso general de la mortalidad a medida que nos acercamos a épocas contemporáneas y cuando, todavía, la emigración no significa un trasiego importante de población.

Para comprender mejor la evolución de la población toledana, me permitiré reseñar los datos que Vicente Rodríguez y Pedro Guerrero Ventas aportan sobre dos regiones características de la provincia: La Sagra y La Jara. Exponentes de la zona más rica y la más pobre de la provincia, respectivamente, son dos casos representativos de la población toledana. Por eso, el siguiente cuadro puede hacernos comprender mejor la evolu-

5. HIGUERUELA DEL PINO, Leandro: *Op. cit.*, pág. 34.

6. *Boletín Oficial de Bienes Nacionales, 1860-1900; Expedientes de Ventas de Bienes Nacionales*, conservados en el Archivo Histórico Provincial de Toledo; *Anuarios Estadísticos de España*, conservados en la Biblioteca Nacional; y *Memorias de Agricultura 1860-1905*.

ción de la población toledana desde la época de Felipe II hasta la actualidad.

CUADRO NÚM. 1  
Evolución demográfica de La Jara y La Sagra

FECHA	POBLACION DE LA JARA	POBLACION DE LA SAGRA
Felipe II .....	11.690	25.000
Finales siglo XVII.....	12.765	—
Siglo XVIII .....	—	27.000
1826 .....	—	32.677
1845 .....	—	26.848
1850 .....	15.105	—
1857 .....	—	31.223
1860 .....	—	31.141
1877 .....	—	30.553
1881 .....	—	30.990
1900 .....	23.601	33.250
1940 .....	—	45.085
1958 .....	35.645	—
1975 .....	—	50.369

Fuente: —RODRÍGUEZ RODRÍGUEZ, Vicente: *Notas sobre la historia y geografía de La Sagra*. Toledo, 1983.

—GUERRERO VENTAS, Pedro: *La zona de los Montes de Toledo y La Jara Alta*. Toledo, 1971.

En el siglo XX la población toledana evolucionará de acuerdo con los parámetros de la demografía hispana del interior, caracterizándose, sobre todo a partir de 1950, por una migración temporal y absoluta muy importante. Los 321.580 habitantes de 1900, aumentan a 530.308 en 1950, pero en 1970 descenderán a 507.650. La riada migratoria tendrá como destino fundamental Madrid, lo que provoca un despoblamiento del campo toledano, envejecimiento de los pueblos deprimidos y una concentración de población en centros comarcales que ofrecen mejores condiciones de vida.

CUADRO NÚM. 2  
Migración toledana

AÑOS	CIFRAS TOTALES
1901 - 1910	10.497
1910 - 1920	14.624
1920 - 1930	19.807
1930 - 1940	27.508
1940 - 1950	19.731
1950 - 1960	64.350

Pascual Madoz habla de una población toledana que ha de luchar contra el clima riguroso, que provoca enfermedades como las tercianas rebeldes y procesos catarrales, impidiendo que la media de edad supere los cincuenta años. Por lo demás, los toledanos son «de buen carácter, religiosos y amigos de conservar sus relaciones; aficionados a romerías a las que generalmente concurren con familia y merienda, confundándose en estas fiestas los más acomodados y laboriosos con los más pobres»<sup>7</sup>.

La sociedad toledana decimonónica no se diferencia sobremanera, en sus formas cotidianas de vida, de la del siglo XVIII, a pesar de la sustitución de la servidumbre por la proletarización agraria, debido a que en Toledo, como en el resto de España, la crisis del Antiguo Régimen no dio a luz una sociedad radicalmente nueva, sino una sociedad pactada entre los supervivientes del Antiguo Régimen y la incipiente burguesía aparecida en el XVIII. Fernando Jiménez de Gregorio, en su *Diccionario...*, ya reseñado, refiere unas estructuras sociales similares para todos los pueblos, con algunas excepciones para aquellos pueblos más importantes que detenían el liderazgo administrativo y económico en sus comarcas. En todos ellos hay un reducido grupo de individuos pertenecientes a profesiones liberales, bastantes eclesiásticos, artesanos, hortelanos, pastores, labradores, jornaleros, y pobres de solemnidad. En algunos pueblos resalta la existencia de unos grupos sociales sobre otros, como los mercaderes y arrieros en Illescas, los hidalgos, comerciantes y artesanos en Ocaña, los empleados públicos y administradores en Torrijos, y así en otros muchos pueblos. Javier María Donézar, en su estudio sobre el Catastro de Ensenada, nos habla de una población labradora que se puede diferenciar según el tamaño de su propiedad y la posesión de medios de labranza, y de un 56,2 % de población activa agrícola perteneciente a la clase jornalera. Este último dato nos indica cuál era la estructura de la propiedad agraria en Toledo. Esta propiedad no se modificará en favor de un mejor reparto de la tierra durante las desamortizaciones del XIX.

### Evolución social y estancamiento económico

Pérez Galdós describe la ciudad toledana como una urbe muerta y sin esperanzas de revivir. Se debe a que en el siglo XIX su población se componía de una gran cantidad de individuos improductivos. «Numerosos autores han ido dejando constancia a través de los años cómo durante la modernidad, la ciudad contó con una potente burguesía comercial, que no supo evolucionar para convertirse en industrial y optó por otros vericuetos, en especial en su transformación en oligarquía terrateniente»<sup>8</sup>.

7. MADOZ, Pascual: *Diccionario estadístico de España y sus posesiones de ultramar*. Madrid, 1847.

8. RODRÍGUEZ DE GRACIA, Hilario: *Lustros de represión y reforma en Toledo, 1822-1837*. Toledo, Diputación Provincial, 1983, pág. 156.

Esta cita se ajusta perfectamente a la realidad de la burguesía toledana del XIX. Una burguesía débil, conformista, con algunos negocios comerciales, poco participativa en el gobierno local, y cuyo único papel capitalista consistiría en la especulación desamortizadora. El desempeño de profesiones liberales y oficios públicos puede explicar su conformismo, incapaz de revitalizar el comercio toledano aun cuando logran el primer ferrocarril de la provincia. La muerte del ramal ferroviario de Castillejo a Toledo en la misma capital y su no continuación hacia Portugal, como era su intención inicial, nos da idea de la debilidad de la burguesía capitalina y la carencia de intereses comerciales en el campo lo suficientemente amplios como para subvencionar una línea férrea de más anchas miras.

Esta burguesía comercial, burócrata, «artesanal», terrateniente, siempre apoyó la política isabelina, desde la primera guerra carlista hasta el final del reinado, como se constata por la falta de noticias contra el «isabelismo» en el Boletín Oficial de la Provincia. Pero en las clases bajas de la ciudad —junto con el clero— y en algunos pueblos, se detecta una oposición al régimen ya en esa primera guerra carlista, aunque se trataba más de un recelo del campo hacia la capital del Estado que a una ideología revolucionaria. Así, cuando triunfa la revolución de 1868, los toledanos continúan con su comportamiento político secular, y hay indicios de que intentaban ignorar la existencia de un nuevo régimen, sin por ello cristalizar en nada definido, tal y como se desprende del siguiente comunicado aparecido en el Boletín Oficial de Toledo del día diez y nueve de agosto de 1869:

«Regencia del Reino:

Esta es la cuarta vez que vuelvo á encargar a los señores Alcaldes de los pueblos que se expresan a continuación, que remitan por duplicado y separadamente certificaciones de las Actas que se haga constar haber prestado juramento a la Constitución española los funcionarios dependientes de los Ministerios de Hacienda y Fomento, es decir, dos por los respectivos de cada ramo... Como consecuencia, y para que no aleguen ignorancia, el día que sepan mi resolución, contra los que tan abiertamente desobedezcan mis repetidas órdenes, no remitiendo en el preciso término de seis días las mencionadas certificaciones, he acordado publicar los pueblos y servicios que se les reclaman, esperando no darán lugar a que adopte las medidas que estoy dispuesto a llevar a efecto contra los Alcaldes desobedientes»<sup>9</sup>.

No podemos olvidar la importancia de la Iglesia, sobre todo en la capital. Jiménez de Gregorio estima en 4.679 eclesiásticos residentes en la

9. *Boletín Oficial de Toledo* del 19-VIII-1869.

capital en tiempos de Fernando VI, lo que les convierte en la clase social dominante por su poder económico, notoriedad social y control de la educación. Sin embargo, desde la guerra de Independencia la Iglesia toledana se encontrará con graves problemas económicos como consecuencia de la dificultad para cobrar los diezmos, que los campesinos se negaban a pagar al intentar compensar la bajada de precios agrícolas con un aumento cuantitativo de la comercialización agrícola. La Iglesia intenta reformar su hacienda y administrar mejor sus recursos, sobre todo durante la época del Cardenal Inguanzo, lo que indica que la Iglesia antes de las desamortizaciones ya tenía problemas económicos y la desamortización sólo vino a agravarlos.

El nivel de vida de la población toledana era similar al de otras provincias castellanas. El analfabetismo: —sólo el 5 % de la población asistía a escuelas, con una escuela cada 242 habitantes; y sólo una quinta parte el alumnado eran mujeres— y las necesidades pecuniarias, eran una lacra común a toda la clase baja, tanto de la capital como del ambiente rural. Esta población dependía de una alimentación a base de cereales panificables, de fruta, en general poco consumida, salvo entre los adinerados, el vino (encarecido al dispararse la demanda exterior), el aceite y las carnes en los períodos de matanza. A través de los Boletines Provinciales puede reconstruirse la tabla de precios al consumo mensualmente, y su consulta nos demuestra que estos fluctúan de acuerdo con la evolución general de los precios españoles. En muchos años los precios de los cereales están por debajo de la media nacional, aunque las crisis agrícolas periódicas hacían que estas regiones «límitrofes a Madrid padeciesen incrementos muy elevados»<sup>10</sup>, debido a la presión del centro consumidor madrileño. En los cuadros de precios publicados en los Boletines y que no incluimos aquí por falta de espacio, observamos notables alzas de precios en 1857, 1860, 1861, bajando en 1858 y 1859, para elevarse drásticamente en 1868. Se cumplen totalmente las previsiones de Sánchez Albornoz con respecto al todo nacional.

La decadencia de la economía toledana se inicia siglos antes. Pero no se inicia el declinar de la ciudad con la pérdida de la capitalidad, resintiéndose ya antes su economía. El movimiento comunero y la pérdida del poder político y económico de la nobleza toledana están ligados y contribuyeron a la pérdida de la capitalidad. David Ringrose atribuye la decadencia de Toledo, y de Castilla entera, al crecimiento desmesurado de Madrid. Toledo y Madrid no podían convivir en el mismo *hinterland* económico por falta de recursos, y hacia 1610 fue Toledo la que cedió en la pugna que las dos ciudades habían establecido. De esta forma, el comercio, las comunicaciones y la industria se desplazaron hacia el nuevo centro

10. SÁNCHEZ ALBORNOZ, Nicolás: *España hace un siglo: una economía dual*. Barcelona, Península, pág. 74.

del Imperio, perdiéndose para Toledo su papel de intermediario comercial entre centro y periferia.

La provincia quedaba subordinada a una producción capaz de autoabastecerse alimenticiamente y un monocultivismo de cereal con destino al comercio madrileño. La capital fue perdiendo sus industrias sederas, laneras, del hierro, hasta que en el siglo XVIII se detecta una débil recuperación, destacando la profusión de tenderos y una población artesanal de 794 maestros, así como un grupo importante de obreros que trabajaban en la Real Compañía de Comercio y Fábrica de Toledo, dedicada a la transformación de la seda, desde su fundación a instancias de Fernando VI. La Compañía de Caracas, dedicada al comercio, y la fábrica de Armas de Carlos III, serán los dos aportes principales a la economía toledana dieciochesca, aunque también es necesario destacar la existencia de molinos de trigo y aceite, tenerías, alfares, tejares, molinos de viento, aguardienterías, etc., diseminadas por toda la provincia.

En el siglo XIX esta industria decaerá, e «imbuída todavía en el siglo XIX de numerosos elementos gremiales, será la gran culpable de una falta de potenciación, ..., de un despegue económico favorable»<sup>11</sup>. Si la industria de la capital se encontraba en esta situación, la de los pueblos no estaba mejor. Pascual Madoz nos habla de importantes industrias en el siglo XVI que fueron decayendo hasta que en el XIX se reducen a pocas fábricas de paños y telares en Talavera, Toledo y Torrijos, junto con otras en Consuegra, Madridejos, Menasalbas y Santa Cruz de la Zarza; loza en Talavera, Puente del Arzobispo y Ocaña; jabón en Mora, Torrijos y Gerindote; salitres en Tembleque; fundición de hierro en Navahermosa. Vicente Rodríguez anota la importancia de la extracción de yeso en La Sagra, así como industrias molineras, batanes y panaderías, distribuidas por otros pueblos de la región. También es cierto que había signos de actividad productiva en otros puntos, pero su rentabilidad no debía superar las necesidades familiares. En 1850 quebraba la fábrica de loza fundada por el duque de Frías en Menasalbas, la fundición que José Safont establecía en Navalucillos no parece haber tenido mejor futuro y las explotaciones mineras o estaban abandonadas o poco explotadas.

Cuando en España se desarrollaban los Bancos y sociedades anónimas, gracias a las leyes de 1856, en Toledo nada de esto parece tener repercusiones, como indica el que no aparezcan ningún Banco, sociedad fabril o industrial, de seguros y descuentos, ni de concesionarias de obras públicas, con domicilio en Toledo, según los Anuarios Estadísticos de España consultados desde 1855. Esta inexistencia de tales sociedades en Toledo puede explicarse por su cercanía a Madrid y/o por una inactividad económica en la industria, el comercio y las actividades extractivas, como lo demues-

11. RODRÍGUEZ DE GRACIA, Hilario: *Op. cit.*, pág. 27.



tra la enumeración de minas y fábricas siderúrgicas que hace el Anuario Estadístico de 1866: En la provincia hay 13 minas que producían 2.875 quintales métricos de hierro, 400 de plomo, 1.608 de plomo argentífero, 9.000 de sosa; 5 fábricas paradas, 4 máquinas hidráulicas inactivas, 3 hornos altos inactivos, 4 formas inactivas, 3 cubilotes inactivos, y un horno de manga plana inactivo.

En la decadencia comercial de la provincia tuvo, evidentemente, mucho que ver la decadencia de la capital toledana, que en el XIX era un simple «centro burocrático de cierta importancia, a la cual se auna la residencia capitalina de la Mitra»<sup>12</sup>. Se trataba de un comercio de mercado diario, para atender las necesidades alimenticias de los burócratas, eclesiásticos y demás ciudadanos, con mercancías que entraban por la puerta de Bisagra y el puente de Alcántara. Es un comercio ruralizado y basado en la gran cantidad de tiendas familiares abastecidas por los campesinos de los alrededores; pero no de un comercio de grandes almacenistas que absorban la producción de la provincia para exportarla al exterior. Esta exportación de productos agrícolas estaba en manos de comerciantes madrileños en connivencia con los intermediarios locales, y serán ellos los que más interés muestren por la desamortización y la potenciación de proyectos férreos que favoreciesen sus expectativas de especulación comercial, dando lugar al nacimiento de un tipo de caciquismo muy característico de fines de sig'o. Por todo ello, las rutas comerciales eran unidireccionales hacia Madrid, con una débil vinculación comercial entre la capital toledana y su provincia.

Uno de los comercios más lucrativos era el abastecimiento de la guarnición toledana, ya que en diferentes Boletines Provinciales encontramos numerosos prohombres toledanos dedicados a este comercio que abastece de harinas, granos, paja y otros enseres al Ejército allí residente. En él no sólo participan toledanos capitalinos, sino también comerciantes propietarios de tierras en Ocaña, Quintanar y otros pueblos; y muchas veces, estos comerciantes, aparecen como compradores de bienes desamortizados: Eusebio Conde, Ramón Muro, José Gómez. Este dato puede explicar la existencia de una burguesía comercial capitalina y de otra burguesía propietaria de tierras y participe en acciones comerciales en toda la provincia, que constituirá un importante número de compradores de bienes desamortizados. Muchos serán intermediarios que logran ciertas ganancias gracias a su labor como tales, lo que les permite participar en el sistema caciquil controlado desde Madrid, y del que se erigen en principales valedores rurales a fin de siglo.

12. *Ibid.*, pág. 22.

## Inmovilismo y cambio en el agro toledano decimonónico

Para el siglo XVIII, Donézar distingue entre diferentes tipos de explotaciones según sean dehesas, pastos, tierras de labor, tierras de regadío... Esta división es válida para el XIX, siempre y cuando consideremos que gracias a las desamortizaciones se producirá una disminución de las dehesas boyales y los pastos, en favor de una roturación cerealista. El cultivo de cereales es el predominante, destacando Illescas y Torrijos, con olivares en toda la provincia, huertas y semillas menores (en ningún partido falta el cultivo de la vid). Por lo tanto, el cereal, olivar y vid, predominan. En realidad, la ganadería sólo superará otras explotaciones agrícolas en La Jara y Montes de Toledo, las zonas más pobres. La explotación forestal se limitará también a estas dos zonas.

La productividad de la tierra estaba condicionada por el regadío, la calidad de la tierra, y el empleo de abonos. Los datos que aporta Donézar y Jiménez de Gregorio para el siglo XVIII podemos aplicarlos al XIX; ya que los cambios en las formas de explotación, en la fertilidad de la tierra y en los abonos utilizados, no sólo no son importantes, sino que la situación todavía empeora por la puesta en cultivo de tierras marginales y por el descenso del empleo de abonos orgánicos al descender la cabaña ganadera, como consecuencia de la pérdida de pastos. Donézar considera que el rendimiento medio por fanega era de 38 rs., aunque las de regadío alcanzaban los 274 rs. El estudio de Jiménez de Gregorio, pueblo por pueblo, nos revela las siguientes producciones: Cada fanega de tierra producía, según el cultivo, 6 fanegas de trigo, 12 de cebada, 10 arrobas de vino y 3,5 de aceite, en Dosbarrios; 8 fanegas de trigo, 20 arrobas de vino en Escalona; 6 fanegas de garbanzos, 12 de cebada, 18 arrobas de vino y 6 fanegas de trigo, en Illescas; 7 fanegas de trigo, 14 de cebada, 15 arrobas de vino, 12, 4 arrobas de aceite, en Madridejos; 6 fanegas de trigo, 7 de cebada y 8 arrobas de vino en Lillo; 9 fanegas de trigo, 6 de centeno, 16 de cebada, en Torrijos; y 7 fanegas de trigo, 12 de cebada, 20 arrobas de vino, en Quintanar. Por lo tanto, la producción de trigo oscila entre las 6 y 9 fanegas, alcanzando la de cebada las 12 fanegas. Estos índices de productividad son muy bajos si los comparamos con otras regiones de Europa, aun en zonas tan adecuadas como Torrijos.

«Ciudad Real y Toledo forman parte de las doce provincias españolas en las que el latifundio ocupa un lugar importante»<sup>13</sup>, y esto se ve acentuado en el siglo XIX con las desamortizaciones y la modificación de los contratos de arrendamiento; aunque tampoco debemos culpar a la desamortización de algo que tiene más hondas raíces históricas y que la desamortización se limita a consolidar. La gran propiedad tenderá a si-

13. VILA VALENTI, J.: *España*. Barcelona, Océano, 1983, pág. 224.

tuarse al sur del Tajo, pero en el XIX también se registra una acumulación de parcelas amplias en otras zonas y por manos foráneas. En la desamortización de 1855 hallamos a veinte y ocho rematantes directos procedentes de Madrid, pero en la lista de 12.000 contribuyentes madrileños aparecen cincuenta y siete que poseen propiedades en Toledo (Aureliano Beruete, Pascual Madoz, José Murga, Manuel María Uliarte, Pedro Solé, Pedro Castresana, Guillermo Sanfort, José Safont, entre los más importantes). Todos ellos son grandes propietarios de tierras en toda España, grandes inversores en bienes desamortizados y pertenecientes a esa burguesía isabelina enriquecida con la especulación a todos los niveles. Estos propietarios madrileños tienen un comportamiento muy característico en la desamortización toledana, ya que se hacen con el 27 % del valor de remates totales, y con el 18 % de la superficie subastada. Adquieren la mayoría de las tierras desde Madrid, donde se subastaban las fincas de mayor cuantía, e intentan comprar fincas lindantes, tierras próximas a las vías comerciales hacia Madrid y tierras favorecidas por proyectos férreos; huyendo de zonas como Torrijos-La Sagra (óptima para el comercio y la producción agrícola) por los excesivos precios de estas tierras y la dificultad de lograr grandes lotes en las subastas. En general, podríamos preguntarnos ¿quién se benefició del proceso desamortizador? El análisis de los compradores de bienes nacionales nos aclara bastante este punto, aunque no podemos olvidar que muchos de los que aparecen como rematantes son simples hombres de paja o intermediarios y negociantes que buscan el negocio especulativo de las subastas. Tan sólo hemos podido identificar a una parte de los compradores con sus nombres, apellidos, domicilios; e impuestos que pagan anualmente a Hacienda. Estos compradores identificados adquieren más del 50 % en las subastas y según sus profesiones se distribuyen tal y como indica el siguiente cuadro.

CUADRO NÚM. 3  
Rematantes de fincas rústicas

PROFESION	REALES	FANEGAS
Labradores .....	21.119.390	34.647,70
Propietarios .....	17.439.678	33.433,20
Comerciantes .....	10.965.968	27.922,15
Profesiones liberales .....	4.748.995	5.575,51
Agentes de negocios .....	1.833.276	3.903,60
Industriales .....	671.827	5.088,50
Empleados públicos .....	347.417	2.339,70
Oficios artesanales .....	205.449	426,30
Ganaderos .....	26.073	35,35
Otros .....	2.431	2,35

CUADRO NÚM. 4  
Rematantes de fincas urbanas

PROFESION	REALES	%
Propietarios .....	2,671.189	29,70
Comerciantes .....	2,664.594	29,60
Agentes de negocios .....	1,064.555	11,80
Profesiones liberales .....	817.553	9,10
Labradores .....	810.787	9,03
Industriales .....	189.647	2,10
Empleados públicos .....	155.370	2,06
Oficios artesanales.....	139.864	1,55

Una ojeada a estos cuadros nos revela la importancia de la naturaleza de la finca para determinar quiénes se interesan por la subasta. Es de destacar la importante participación de los llamados propietarios, labradores y comerciantes, que indica la existencia de una burguesía o una clase media-rica en la provincia. Esta aprovecha la desamortización para incrementar sus posesiones y rentabilizar beneficios a través de la especulación, o la futura explotación de esas tierras a través de las vías comerciales cerealistas potenciadas por el ferrocarril. Se crea una gran cantidad de nuevos propietarios adquirentes de pequeñas parcelas y que antes aparecían relacionados en las listas hacendísticas como arrendatarios. No obstante, la masiva asistencia de los llamados labradores y propietarios prueba que la desamortización benefició y enriqueció a los ya propietarios, y mejoró la situación de arrendatarios que ya poseían un importante poder adquisitivo antes de la desamortización, como indica el hecho de que fuesen capaces de arrendar cantidades importantes de tierras y casas.

La desamortización no alteró sustancialmente las estructuras de la propiedad y de la sociedad toledana, aunque sí sirvió para que aumentase la superficie cultivada, para incrementar algo el número de propietarios y para beneficiar a comerciantes y negociantes urbanos que hicieron de las subastas uno más de sus negocios. Tampoco fueron los grandes terratenientes los que más invirtieron en esta desamortización de Madoz, con la excepción de algunos muy conocidos como Pedro Nolasco Mansi, José Manuel Goicoechea, Domingo Romo de Arce, Tomás Villarejo, Patricio del Aguila, Manuel Adoración García-Ochoa, José Oteo y José María Gallarza, que siempre se mantendrán por debajo de los grandes inversores madrileños. Estos últimos son los que hacen que tan sólo once rematantes adquieran 19.215 fanegas en lotes de más de 1.000 fanegas, mientras que 2.077 rematantes tan sólo adquieran 11.982 fanegas en parcelas de menos de 20 fanegas. No obstante, la mayoría de las tierras vendidas (48.798) se

distribuyen entre compradores que adquieren lotes de 100-500 fanegas, por lo que tampoco esta desamortización favoreció en demasía el latifundismo, salvo en aquellas zonas de la provincia donde ya predominaba este tipo de propiedad, como La Mancha.

Lo que sí parece claro es que la desamortización favoreció claramente el caciquismo de fin de siglo, al contribuir a crear una clase media de propietarios a la sombra de los grandes propietarios. Se estableció así una cadena de clientelismo político que se inicia en Madrid, continúa a nivel provincial con los máximos propietarios, y finaliza en los pueblos con propietarios medios descendientes de rematantes de bienes nacionales (como se puede apreciar en la lista de supervisores electorales, elegidos por cada candidato para las elecciones de 1891 y sucesivas, publicada en los Boletines Provinciales). En definitiva, la desamortización no generó ni el latifundismo, ni la concentración de propiedad, ni el caciquismo; pero consolidó las formas de distribución de la propiedad y clientelismo político preexistentes en el campo español y toledano. En algunos casos generó un grupo de nuevos propietarios medios que en el futuro podrían haber constituido el eslabón de enlace entre los políticos nacionales y provinciales y las clases de electores rurales. Buena muestra de ello es la referida lista de interventores de 1891, elegidos por cada uno de los candidatos, y que en gran parte coincide con antiguos compradores de bienes nacionales y, siempre, con propietarios vecindados en el mismo pueblo para el que son nombrados interventores.

Las desamortizaciones del siglo XIX sirvieron para condicionar la estructura socioeconómica de la provincia de Toledo. El análisis pormenorizado del período desamortizador de 1855-68 en la provincia nos da una idea de la importancia de dicho proceso para la economía y sociedad toledana. No en vano, en este período (al que habría que añadir las cifras de la desamortización de Carlos IV, Trienio de 1820-23, y Mendizábal, mejor conocidas que las de 1855-68 y por ello obviadas en este corto estudio) se remataron en subastas públicas 402.110 fanegas de tierra, 44.989 pies de oliva, 608.181 cepas, 119.621 encinas, y fincas urbanas por un valor de 19.140.016 reales. En total el valor de los remates, entre 1855-68, ascendió a 199.635.141 reales, según datos recogidos en los Boletines de Ventas de Bienes Nacionales<sup>14</sup>, cotejados con los Expedientes de Ventas de Bienes Nacionales<sup>15</sup>. De estas cifras, más de 105.000.000 reales, como valor de remate, corresponderían a bienes de Propios, cerca de 40 millones de reales a bienes del clero, más de 29 millones a bienes de Beneficencia Pública, y más de 10 millones de Instrucción, Mostrencos, etc.

14. Biblioteca Nacional, Ministerio de Hacienda y Archivo Histórico Provincial de Toledo.

15. Archivo Histórico Provincial de Toledo.

## II. TOLEDO EN EL MERCADO NACIONAL DEL SIGLO XIX: ARTICULACION Y TRANSPORTES

En una sociedad típicamente burguesa y con relaciones económicas capitalistas, la vinculación entre transportes y explotación de la tierra es básica y, por ello, el análisis de las comunicaciones españolas, y principalmente de las toledanas, puede esclarecer los motivos de la inversión agrícola. En España existía un mercado nacional de productos agrícolas, con la particularidad de que era un comercio unidireccional y que se basaba en la típica demanda industrial que por las mismas fechas se desarrollaba en Europa. El «fracaso de la revolución industrial en España» se debe a causas tan diversas como la pérdida de las colonias, las destrucciones causadas por la guerra de Independencia, el débil desarrollo demográfico, la carencia de comunicaciones adecuadas, la insuficiencia de recursos energéticos, la falta de capital inversor, en las que coinciden autores como Nadal, Tortellá, Artola, Anes, Tedde, y García Delgado; pero ninguna de estas causas por sí sola sería capaz de impedir el desarrollo económico de un país, ni el desarrollo de una sola podría convertirse en el motor de arrastre de las demás. Por lo tanto, este fracaso hay que buscarlo en la combinación de todas estas causas y en un atraso social y cultural que condicionaba las formas de explotación, comercialización y administración. Por esto dice Tortellá: «por maleable que parezca ser el cuerpo social, los obstáculos culturales son frecuentemente menos salvables que los puramente físicos»<sup>16</sup>.

El retraso de la industrialización española hay que buscarlo en un pasado histórico que nos hizo perder el tren europeo a principios del XIX e impidió la gestación de una auténtica revolución burguesa a través de los elementos burgueses nacidos en el XVIII. Esto explica unas leyes desamortizadoras que favorecen a la burguesía, pero no a la sociedad burguesa en general, ya que si bien significan beneficios para individuos burgueses, también significan la permanencia de sistemas de explotación no capitalistas, y la desviación de capitales burgueses hacia la agricultura, en vez de seguir su rumbo natural hacia la industria. A esto debemos las leyes bancarias de 1846 y 1856, que servirán para crear un sistema bancario encauzado a la inversión en Deuda y ferrocarril, sin atender a una inversión en industrias que se beneficiasen de la demanda creada por el ferrocarril y que creasen un mercado interno nacional de intercambio de manufacturas y productos agrícolas.

No se trata de cuestionar todas esas medidas, sino de preguntarnos

16. TORTELLÁ CASARES, Gabriel: *Los orígenes del capitalismo en España*. Madrid, Tecnos, 1971, pág. 6.

por el momento y la forma en que fueron llevadas a cabo. Es evidente la necesidad del ferrocarril en una España que pretendía crear un mercado nacional y que no tenía una gran infraestructura viaria ni otros medios alternativos de transporte; pero esta necesidad se debería haber combinado con la realidad nacional y adecuarla a las posibilidades industriales y comerciales del país. Lo mismo ocurre con la legislación bancaria, que generó unas sociedades bancarias poco activas en la inversión industrial. Estas preferían ampararse en el «paraguas» que le ofrecía el Estado, invirtiendo sus capitales en concesiones ferroviarias (protegidas por unos intereses asegurados por el Estado) y en Deuda Pública. Así se obtuvieron grandes beneficios al comprar títulos que luego podían negociarse en Bolsa o renegociarlos con el propio Estado, de tal forma que el gran inversor que compraba una buena cantidad de títulos en bolsa a un 30-40 % de su valor podía vendérselos al Estado a un 65-70 % de su valor, con lo que el Estado ahorraba un 30 % y el negociante ganaba un 40 %. Esto genera actitudes políticas y económicas basadas en intereses personales, que alcanzaron su máxima expresión en la revolución del 68, donde más que una revolución se produce un golpe de Estado por parte de individuos interesados en mejorar sus rentabilidades ferroviarias. Estos serán los encargados de asegurar la Restauración, creando una situación política y económica que perdura hasta la II República y que se caracteriza por: Inestabilidad de los gobiernos y bajo rendimiento político y administrativo; envejecimiento de los políticos, con lo que ello significa de conservadurismo y decrepitud; reforzamiento de Madrid como centro nacional, al convertirse en residencia de los políticos desde que inician sus estudios universitarios hasta que alcanzan un puesto en la Administración; vinculación entre políticos y élites económicas, es decir, una connivencia de intereses entre la clase política y la clase económica dominante, sin que ello implique que los grandes capitalistas no fuesen políticos, ni los políticos grandes capitalistas.

Artola dice que «no es una limitación legal, sino estructural, la que condiciona el desarrollo de la industria manufacturera»<sup>17</sup>. Estas palabras se pueden ampliar al resto de la economía española. No se trata sólo de legislar y crear condiciones parciales para el desarrollo económico, sino que es necesario vincular e interrelacionar esa legislación y esos proyectos económicos. La legislación bancaria y ferroviaria logró crear bancos y sociedades anónimas y una red ferroviaria prácticamente concluida a fines de siglo. La desamortización puso en circulación una gran cantidad de bienes inmovilizados. Las leyes sobre el subsuelo consiguieron poner en explotación la riqueza minera española. Todo ésto no fue seguido por el fomento de la inversión nacional en actividades productivas, ni por el

17. ARTOLA, M.: *La burguesía revolucionaria, 1808-1868*. Madrid, Alfaguara, 1973, pág. 85.

cambio de sistemas de explotación agrícola, ni la creación de un mercado urbano activo, ni por la interrelación entre transporte, comercio agrícola, minería, e industria. Parece que la economía española avanza a golpes de coyuntura y retrocede cuando esa coyuntura se torna en contra. Esto sucede con la exportación agrícola, con la minería, con la creación del ferrocarril adelantado a la demanda de transportes...

No existe una suficiente interrelación entre los diferentes campos económicos, ni de éstos con la evolución de la mentalidad social española. Por eso, «el capital español, sin experiencia industrial, se sintió atraído por los bajos precios de los bienes desamortizados, y su única inversión industrial sistemática y continuada fue la realizada en el campo textil por los capitalistas catalanes, que encontraron en su región menores oportunidades para adquirir patrimonios territoriales»<sup>18</sup>.

Por otra parte, las organizaciones estatales tampoco colaboraron para generar una mejor interrelación económica y una modernización de la economía española. El Banco de España se convertirá en administrador de la Deuda Pública, sin preocuparse por la ayuda a bancos privados; o por encauzar capitales a la inversión privada. Continuará con esta actividad, aunque la Deuda Pública descienda y pueda disponer de más efectivos para dedicar a la industria. Esta falta de ayuda a la banca privada española, incapaz de competir con la banca exterior, significó la instalación en España de bancos y empresas extranjeras que pronto esquilmarían nuestro subsuelo, se beneficiarían de la mayoría de las ayudas al ferrocarril, canalizarían la demanda ferroviaria hacia industrias extranjeras y recluirían al inversor español en la negociación de títulos de Deuda. (Sin embargo, no se puede olvidar que en Cataluña y Vizcaya, algunos bancos y empresarios privados mantendrán la industria autóctona y levantarán la infraestructura industrial de fin de siglo, respectivamente).

Este cúmulo de circunstancias contribuirán a que la economía española esté basada, casi exclusivamente, en una agricultura atrasada, en la cual «la mayor parte de la producción tenía por destino la satisfacción del consumo de la gran masa rural, en tanto que sólo una producción pequeña entraba en el mercado»<sup>19</sup>. La legislación bancaria, la construcción ferroviaria y la desamortización del suelo y subsuelo, sirvieron tan sólo para que en la segunda mitad del siglo XIX se crease en España una economía pobre y atrasada, conviviendo con algunos núcleos industriales y capitalistas: Una típica economía dual (según terminología de Sánchez Albornoz) en el aspecto geográfico, así como en las formas de explotación y comercialización de la renta. Así, el circuito comercial que exportaba trigo del interior a Santander, para reexportarlo a Cataluña, se había convertido en la única esperanza de progreso para el agro castellano. Pero ello no se

18. *Ibid.*, pág. 92.

19. SÁNCHEZ ALBORNOZ, Nicolás: *Op. cit.*, pág. 8.



correspondía con un intercambio capitalista de mercancías, ya que los catalanes no se interesaban por catalizar España y hacer de ella un país desarrollado (como intentaron tras la pérdida del mercado colonial). Cataluña se recluía en su espacio geográfico y en su industria interna, soportando la prohibición de comprar trigo extranjero a cambio de garantizar sus ventas de artículos textiles y de transformación de productos agrícolas.

### La red viaria

«Los caminos que antes de transcurrir la mitad del siglo anterior existían en España, no eran más que simples veredas»<sup>20</sup>. Esta afirmación puede extenderse hasta 1850, sobre todo si la aplicamos a los caminos y carreteras comarcales y provinciales, ya que entre 1750-1850 serán las carreteras nacionales las que más se beneficiarán de las sucesivas mejoras y planes de nuevas construcciones. Esta deficiencia del transporte por carretera es esencial para comprender la falta de articulación comercial, en una España donde predominaban los ambientes rurales, carentes de comunicaciones vecinales suficientemente desarrolladas para facilitar un intercambio comercial activo, entre núcleos campesinos que no se limitase exclusivamente a la visita anual del intermediario comprador de trigo, el recaudador de Hacienda, y del cacharrero ambulante. A este contexto se suma la red de carreteras nacionales (en mal estado y de insuficiente kilometraje, con una estructura radial centralista), «el estancamiento del sistema carretero y la no existencia de un transporte profesional independiente de la agricultura que complicaban cualquier deseo de planificar costes, la velocidad y el volumen de tráfico»<sup>21</sup>, provocando las variaciones de precios descritas por Sánchez Albornoz.

En la centuria de 1750-1850 se ponen las bases de la actual red viaria española; pero la revolución de 1854 se encontró con un panorama bastante negro por lo que hace a este tema, necesitando cincuenta millones de reales para reiniciar las obras abandonadas y cincuenta más para reparación y conservación de las existentes. No quedará más remedio que incluir estos gastos en el presupuesto general del Estado, originándose la concepción de financiación de Obras Públicas tal y como hoy entendemos este término. En estos momentos se inicia el *boom* de construcciones destinadas a dotar a España de una red de carreteras en torno al esqueleto radial existente. Se ampliará la red de forma arborescente en torno a la red radial, con lo que se centralizará, todavía más, el sistema viario español en torno a Madrid, facilitando no sólo su abastecimiento, sino las necesidades político-administrativas que su capitalidad exigía. No se debe

20. *Memoria de Obras Públicas de 1856.*

21. MADRAZO, Santos: *El sistema de comunicaciones en España hasta 1850.* Madrid, Turner, 1984, pág. 83.

culpar sólo a los planificadores de 1750-1850 de este excesivo centralismo viario, ya que el discurrir histórico, desde 1500, venía confirmando la dependencia del comercio interno del centro madrileño, y las necesidades de la capital de relacionarse con la periferia para adquirir productos manufactureros que su hinterland no producía. El siglo XIX lo que hizo fue ajustarse a esta realidad histórica heredada, aunque dispuso de los medios económicos y tecnológicos apropiados para corregir esta situación. Además, su exclusividad en las grandes rutas olvidaba el desarrollo de las rutas vecinales, comarcales y provinciales, que hacían posible la circulación de miles de carreteras y acémilas que eran las abastecedoras de Madrid, principal absorbente de las exportaciones del agro castellano.

En lo que respecta a la región toledana, sus comunicaciones estaban en la misma situación deplorable que las del resto de España, y puede decirse que las variaciones existentes entre 1500-1750 fueron mínimas. Una ojeada al mapa de carreteras, que Santos Madrazo elabora con los repertorios de Alonso de Meneses de 1576 y Pero Juan de Villuga de 1546, nos permite observar cómo la estructura viaria toledana apenas varía con respecto a 1850, sobre todo en lo que respecta a las rutas más frecuentes. Toledo poseía una importante red de caminos y carreteras que la comunicaban con Cáceres, Avila, Madrid y Ciudad Real; pero podemos observar un vacío de caminos en el triángulo Cáceres-Ciudad Real-Toledo (En la zona que ocupa La Jara y los Montes de Toledo), contra la fuerte densidad de comunicaciones existentes en el triángulo Avila-Toledo-Madrid.

El estado de las carreteras toledanas antes de 1850 era bastante deplorable, y las carreteras principales estaban mal pavimentadas y mal diseñadas, según la mayoría de los testimonios de la época. La carretera Madrid-Almansa, que pasa por Ocaña, se construyó tan pésimamente que las quejas sobre su firme, baches, cuestas demasiado empinadas, son constantes. Esta carretera pasaba por Villanueva de Alcardete e Hinojosa, en vez de seguir la ruta actual por Quintanar; y a pesar del terreno llano de la zona se hace constante referencia a los recodos y cuestas pronunciadas de la misma.

«Entre los pasajeros que se desplazan de Madrid a Toledo es raro encontrar uno sólo que vierta una opinión positiva sobre este itinerario»<sup>22</sup>. Esta mala situación de la carretera se acentúa a partir de 1800, debido a que la carretera queda fuera del plan radial de construcciones, al igual que la carretera que comunica Toledo con la radial Madrid-Avila, pasando por Torrijos, que se mostraba intransitable la mayor parte del año.

La carretera Madrid-Talavera no estaba en mejor situación que éstas, a decir de los viajeros, ya que muchos puentes estaban semidestruídos, los baches amenazaban con lesionar las caballerías, el vado de los arroyos era engañoso, faltaban alcantarillas para evitar el encenagamiento de la

22. *Ibid.*, pág. 121

calzada... El viaje de Campomanes a Extremadura en 1778 servirá para dar a conocer la situación de la carretera y para que se inicien estudios de mejora, con débiles resultados.

En el período 1845-68 se producirá un intento de mejorar las comunicaciones existentes y de construir otras nuevas. En fecha tan temprana como 1843 se inicia la reconstrucción de la carretera Madrid-Toledo, que se concluye en 1853, al tiempo que se inician los estudios para construir una carretera pavimentada entre Toledo y Santa Olalla. La Memoria de Obras Públicas de 1859 publica el siguiente cuadro de las carreteras toledanas y su estado:

CUADRO NÚM. 5  
Las carreteras de Toledo en 1859

CARRETERAS	CONCLUIDAS	EN CONSTRUCCION	PROYECTOS
Madrid - Cáceres .....	106,44 Kms.	16,44 Kms.	5,95 Kms.
Madrid - Cádiz .....	79,1	—	—
Madrid - Toledo .....	37,6	—	—
Ocaña - Alicante .....	67,8	—	3,89
<b>TOTAL TOLEDO .....</b>	<b>291,8</b>	<b>16,44</b>	<b>13,81</b>
<b>TOTAL ESPAÑA .....</b>	<b>7.891,5</b>	<b>1.216,35</b>	<b>1.667,11</b>

En este año se estaban construyendo varios trozos de carreteras y el puente sobre el Alberche, en la carretera Madrid-Badajoz. La carretera Madrid-Toledo estaba totalmente concluida en la provincia de Madrid, y sólo faltaban algunos pasos de arroyo en Toledo (Montajudo, Adiguila, Tocenaque) y las travesías de Illescas, Yuncos y Cabañas. Lo mismo podemos decir de la carretera de Ocaña-Alicante, en la que tan sólo faltaban por realizar las travesías de Villatobas, Corral de Almaguer y Quintanar. A esta labor de construcción se unen los 5,3 kilómetros ya concluidos en la carretera Toledo-Santa Olalla y los proyectos de carreteras entre Nambroca-Tembleque y Talavera-Pueblanueva.

El siguiente cuadro ha sido elaborado con datos aparecidos en la Memoria de Obras Públicas de 1861, 62 y 63, y refleja el estado de las carreteras de la provincia en estas fechas, de acuerdo con su categoría:

CUADRO NÚM. 6  
Estado de las carreteras toledanas entre 1860-63

CARRETERAS	CONCLUIDAS	EN CONSTRUCCION	EN ESTUDIO
Primera .....	320,5 Kms.	17 Kms.	0 Kms.
Segunda .....	6	5,5	124
Tercera .....	0	0	0

La misma fuente nos indica que en ese período se gastaron 892.782 rs. en construcción de carreteras de primer orden y 879.748 rs. en las de segundo orden, mientras que se gastaban 2.318.679 rs. en reparación de las de primer orden y 367.426 rs. en las de segundo orden. El cuadro nos muestra la debilidad de las carreteras de segundo y tercer orden, casi inexistentes. No obstante, la Memoria indica el inicio de estudios para construir carreteras entre: Polán-Gálvez, Toledo-San Martín de Valdeiglesias, Talavera-Avila, Piedrabuena-Talavera, Torrijos-Puebla de Montalbán, Orgaz-Tembleque, Mora-Madrirdejos, Ocaña-Santa Cruz de la Zarza. Todo ello indica una situación deplorable de las comunicaciones interprovinciales, que debían desarrollarse exclusivamente por caminos, en una fecha en que ya estaba en explotación una línea férrea en la provincia y en proyecto tres más, con lo que, una vez más, el desarrollo de la infraestructura viaria capaz de acercar pasajeros y mercancías al ferrocarril se muestra muy deficiente. No es de extrañar que la Memoria de 1915 se queje de que la mayor parte del transporte agrícola se hace a lomos de caballerías, ya que la infraestructura viaria no dejaba otra solución. Se mantienen métodos de transporte similares a los del siglo XVIII. Santos Madrazo señala la existencia de más de treinta pueblos de la provincia que disponían de diez o más arrieros en la primera mitad del siglo XIX, y no parece que los hábitos de transporte terrestre modificasen esta proporción, aunque es posible que sus rutas ya no se dirigiesen exclusivamente a Madrid, sino a las estaciones ferroviarias más cercanas.

### **Una alternativa al transporte terrestre: El Tajo**

La alternativa principal al transporte viario y ferroviario en Toledo, se centra en la posibilidad de hacer navegable el Tajo. Durante cuatro siglos se intentó llevar a buen puerto esta empresa, pero con deficientes resultados. Esta breve reseña de las operaciones realizadas en el siglo XIX nos servirá para comprender la magnitud de las obras necesarias, y el poco provecho que se extrajo de las mismas.

La emancipación de Portugal, las rivalidades entre los dos países, la interrupción de las relaciones comerciales, etc., paralizaron todo tipo de proyectos para convertir en navegable el Tajo desde Felipe II (proyecto de Antonelli). Durante el XIX se reiniciaron estos proyectos para lograr la ansiada navegabilidad del Tajo. El 18-VIII-1828, don Francisco Xavier de Cabanes obtuvo la autorización para constituir la «Real Sociedad de Navegación del Tajo», con el derecho a explotar dicha navegación por quince años desde Aranjuez a Portugal, a condición de realizar las obras necesarias. El gobierno destinó una subvención, pero la compañía nunca llegó a constituirse definitivamente. En 1842, don Manuel Bermúdez de Castro solicitó el mismo derecho por treinta años, con unas ciertas exenciones y privilegios, a cambio de constituir una compañía y acabar las

obras en cuatro años, para navegar desde Aranjuez a Lisboa. En 1843, la Diputación de Cáceres elevó un informe al gobierno sobre la conveniencia de hacer navegable el Tajo, y pretendía «la libre navegación del Tajo, y en su virtud pedía autorización para emprender las obras con sus propios recursos». El gobierno prefirió la propuesta de M. Bermúdez, concediéndole la autorización el 7-IX-43. La compañía no se constituyó y la licencia caducó. Inmediatamente «varios vecinos y propietarios de la provincia de Toledo solicitaron se les autorizase para hacer los convenientes estudios y formar el proyecto definitivo para la navegación desde las inmediaciones de aquella ciudad hasta Aranjuez»<sup>23</sup>, lo que indica ya una preferencia por el comercio madrileño en vez del comercio portugués.

Esta concesión también caducó, al igual que la hecha a don Antonio Ramírez poco después, y la de don Rafael Bertolano, hasta que en 1855 el gobierno decide llevar a cabo el proyecto de Felipe II por sí mismo. Calculaba que la libre navegación del Tajo afectaría al comercio en 55 Kilómetros en torno al Tajo, abarcando 36.000 Kilómetros cuadrados. Don Carlos María Castro fue comisionado para reconocer el Tajo entre la frontera portuguesa y las barcas de Alconétar, y el 17-VII-1855 se encargó a don Alejandro Millán de formalizar el proyecto definitivo. Hasta el 20-IV-1859 se habían gastado en demolición de varias presas y pesqueras, desmontes de rocas, expropiaciones y otras obras, 2.488.424 rs., y se estimaba en 537.644 rs. lo necesario para concluir las obras ya iniciadas. Al tiempo que el gobierno portugués creaba una comisión especial destinada a desembarazar el río de obstáculos para facilitar su navegabilidad, el gobierno español daba por finalizadas las obras. En las Memorias de Obras Públicas de 1861-62-67, ya reseñadas, se dice en la página 110: «La navegación de este río quedó habilitada a fines de 1859 desde la frontera portuguesa hasta Alcántara, así que desde aquella época no han ocasionado estas obras más gastos que los de ajustar los trabajos sucesivos». Pero en 1863 don Rafael Clemente siguió con sus estudios para realizar el proyecto definitivo, ya que las obras estaban paradas por falta de fondos. El 16-I-1863, el Ingeniero Jefe de Cáceres remitió el proyecto a la Dirección de Obras Públicas. El Ingeniero propone destruir los obstáculos que entorpecen la navegación y adecuar la corriente del río, aunque ésto es muy difícil en los callejones del Santo del Gitano. El proyecto se reduce a 75 Kilómetros: «El 7 de julio de 1864 se aprobó el proyecto manifestando a su autor la satisfacción con que esta superioridad había visto tan apreciable trabajo»<sup>24</sup>.

En 1865-66 poco fue lo que se hizo y parece que las obras se abandonaron y con ellas la posibilidad de crear un medio de transporte alter-

23. *Memorias de Obras Públicas* de 1861, 1862, 1863, pág. 208.

24. *Ibid.*, pág. 53.

nativo. Por lo menos, así se desprende de estas palabras: «La Superioridad, conforme con el dictamen del Ingeniero Jefe de esta división, cree que no debe tratar por ahora la navegación del Tajo, puesto que, si hubiera de establecerse una navegación importante y regularizada, tal vez habría que renunciar al riego de una gran parte de los terrenos de que se ha hecho mención no quedando compensadas las pérdidas reales y positivas que esto ocasionaría con las ventajas que pueden derivarse de la navegación»<sup>25</sup>. Se renunciaba a que Toledo y el interior de España tuviesen una vía de transporte fluvial con Portugal, debiendo esperar a la construcción del ferrocarril Madrid-Portugal para establecer una red alternativa de transporte. Esto indica los deseos de Madrid por encauzar el comercio agrario toledano hacia la capital, a la vez que indica la débil presión que podría ejercer la demanda portuguesa.

### El ferrocarril

El tercer medio de transporte a considerar en el siglo XIX es el ferrocarril. A mediados del siglo XIX se consideraba una necesidad su construcción, debido a que era el símbolo del progreso, entendido éste, según la terminología de Bury, como transformación radical de las formas de vida y de comportamiento económico. Numerosos políticos y escritores afirmaban la necesidad de adoptar este nuevo medio de transporte: «Utilísimo sería tomar en España una red de ferrocarriles que la cubriese en todas direcciones, de modo que por medio del camino del Norte los capitales de diversos estados viniesen a ligarse a las del nuestro, utilizando la obra maestra de la época»<sup>26</sup>.

Hay dos fiebres constructoras entre 1855-66 y 1873-96, que cubren España con 10.800 Kilómetros de líneas férreas antes de fin de siglo. Estas fiebres constructoras están ligadas a la legislación bancaria y de sociedades anónimas de 1856 y a la apertura de fronteras para la inversión extranjera. Se creó una vinculación absoluta entre bancos y ferrocarriles, con el apoyo de las subvenciones estatales. Los bancos extranjeros dividían sus negocios entre la inversión en Deuda y la inversión ferroviaria, de tal forma que el banco de los Pereire se hizo con la Compañía del Norte y el de los Rostchild con la MZA. Esto provocaría una concentración empresarial, favorecida por las subvenciones estatales, hasta que en 1864 estas subvenciones se gestionan preferentemente para favorecer compañías españolas, apoyándose en buenos contactos políticos. Los bancos se limitaban a una inversión especulativa en la construcción ferroviaria y la adquisición de Deuda, a pesar de que los bancos de los Pereire, Laffite,

25. *Ibid.*, pág. 283.

26. RAMÍREZ DE ARCOS, Brigadier: *Anuario estadístico de España*. Madrid, 1859, pág. 47.

Vizcaya, y otros, ramificaron más sus inversiones, e incluso los Pereire planearon la constitución de industrias al lado del ferrocarril, con un clásico sistema de economías de escala. Esto hace que el cliente principal del sector bancario fuese el ferrocarril, desviando capitales de otras inversiones industriales.

Esta afirmación es discutida por J. Nadal; para él no existió desviación de capitales, debido a que el ferrocarril se construye, casi totalmente, con capital extranjero, no con capital español. Tedde responde que en 1880 el 40 % del capital ferroviario era español, representando una cifra muy respetable. Se confirma, así, la teoría de G. Tortellá respecto a que el sector bancario no sólo no favorecía la industrialización en España, sino que al instalarse en las «mayores ciudades y plazas a partir de 1856, probablemente contribuyó a encarecer el capital para la industria y a canalizarlo hacia la Deuda Pública y la construcción ferroviaria»<sup>27</sup>. Tortellá habla de la imposibilidad de que en España el ferrocarril desarrollase las conexiones hacia atrás descritas por Hirschman, debido a que en 1864 el capital invertido en nuestra industria era de 235,2 millones de pesetas por 1.555,2 millones de capital ferroviario, lo que es una relación muy desfavorable para la industria. Esta es la prueba de que nuestra industria era tan débil que no podía aprovechar el empuje ferroviario.

En estas circunstancias se desarrolla la construcción ferroviaria en España y en Toledo. A fin de facilitar la exposición dividiremos este apartado según las diferentes líneas que cruzaban la provincia, lo que nos permitirá seguir la evolución cronológica y la situación geográfica.

— *Línea Castillejo-Toledo*. Se trata de la primera línea en funcionamiento, y también la que menos importancia económica tendrá para la provincia al convertirse en un simple ramal que muere en Toledo. En fecha tan temprana como 1854 ya se inician los estudios para construir una línea férrea entre Villasequilla y Toledo, que enlazaría con la futura Madrid-Alicante. Tanto el Ayuntamiento como la «clase adinerada» verán con buenos ojos el proyecto, ya que pretendían su continuación hacia Talavera, Cáceres y Portugal; con lo que abriría grandes posibilidades comerciales para la provincia. El Gobierno accede a las peticiones del Ayuntamiento toledano, que se ofrece a subvencionar la construcción con la ayuda de otros ayuntamientos interesados y con el producto de los Propios. Se concede el proyecto a don José de Zaragoza. Sin embargo nada se hizo, y al final de año llegarán las propuestas de don José María Catalán y Ramón Aguilera, para construir un ferrocarril desde Castillejo a Toledo, que después continuase con otros ramales hacia Talavera, Cáceres, y hacia Sevilla. Esta ampliación del servicio fue muy bien visto por los próceres

27. TORTELLÁ CASARES, Gabriel: *Op. cit.*, pág. 336.

toledanos, y el Ayuntamiento concedió diez mil duros anuales como subvención.

Con la Vicalvarada y la Ley de 1856 se entrará en una nueva fase, al interrumpirse los proyectos anteriores. En 1856 se concede autorización a don Joaquín de la Gándara para realizar un estudio; pero la concesión caducará y será la Diputación la encargada de realizar este estudio. En 1856 el problema radicaba en el hecho de que las nuevas leyes favorecían la construcción de vías férreas desde Madrid a la frontera, y no los ramales secundarios. Por eso, Pedro Nolasco Mansi, diputado a Cortes por Toledo e importante inversor en la desamortización de Madoz, propone al Ayuntamiento la realización de un proyecto ferroviario desde Madrid a Toledo, para después enlazar con Torrijos, Talavera y la frontera portuguesa. Pedro Nolasco Mansi propone una financiación a través del producto de la venta de Propios; pero sólo algunos Ayuntamientos contestaron positivamente, con lo que el proyecto fracasó, a pesar de que su autor lo calificaba como el «ingreso en la civilización, el desarrollo de la agricultura, de la industria y una mejor comunicación con la periferia»<sup>28</sup>.

Esta sería la última oportunidad de Toledo para disponer de un ferrocarril que acabase con el aislamiento secular de la capital toledana, ya que pronto se conocería el proyecto del gobierno para construir una línea férrea a través de La Sagra, Torrijos, Talavera y Cáceres, dejando aislada la capital. Toledo se resignó a construir un ramal que la comunique con Madrid a través de la línea Madrid-Alicante. El 2-VII-1856 se llega a un acuerdo con don José de Salamanca para la realización del proyecto, dado el interés de éste por construir una línea que servía «de penetración, para MZA, desde el valle del Tajo a las comarcas de Plasencia y Cáceres»<sup>29</sup>. El contrato establecía una subvención de 44.802,08 rs. por Km., a satisfacer por el Ayuntamiento de Toledo, siempre y cuando el ferrocarril se terminase el 2-III-1858. En 1859 Toledo dispondrá de una línea férrea en explotación, que dada su limitación pronto mostrará su inviabilidad económica y pasará a depender de MZA.

En 1869 el Ayuntamiento ya había terminado de pagar la subvención, y MZA declaraba unos ingresos de 1.173.960 rs., que apenas cubrían los gastos, por lo que no es de extrañar que en 1879 se deshiciera de la línea al cederla a la Compañía de Ciudad-Real-Badajoz, a cambio de la Belmez-Madrid y de indemnizar a la Ciudad-Real-Badajoz con 182.000 pesetas, por lo ruinoso de la explotación de la línea Castillejo-Toledo.

— *Línea Madrid-Alicante*. Esta fue la primera línea férrea inaugurada en la provincia de Toledo, atravesando la provincia por el Este. Significaba

28. FERNÁNDEZ GONZÁLEZ, Francisco: "Los orígenes del ferrocarril toledano" Toledo, *Temas Toledanos*, Diputación Provincial, 1981, pág. 21.

29. ARTOLA, M.: *Los ferrocarriles en España*. Madrid, Servicio de estudios del Banco de España, 1978, pág. 21.



una ruta importante para la salida de productos agrícolas hacia Madrid y Alicante, a pesar de la falta de otras líneas provinciales y de comunicaciones viarias que acercasen los productos a las estaciones de la línea férrea.

En 1856, don José de Salamanca propone al gobierno construir por cuenta del Estado una línea desde Aranjuez a Alicante, enlazando con las que él había construido de Madrid a Aranjuez en su época de Ministro de Hacienda. Se presupuestan trescientos millones de rs., pagaderos en títulos al 3 %. No había estudios de esta línea, ni dato alguno acerca de su coste y de su tráfico; pero el gobierno aceptó la proposición por Real Orden de 27-V-1851, limitándola al trayecto Aranjuez-Almansa.

La línea fue inaugurada en 1858 y pasaba por Villasequilla, Huerta de Valdecarábanos, Tembleque, Villacañas y Quero. Se convertiría en la principal vía férrea de la provincia, a la que podían acudir los pasajeros y los productos de buena parte de La Mancha toledana, que la MZA se encargaría de distribuir en la estación madrileña de Atocha con destino a Barcelona, a través del ferrocarril del Norte, y Alicante para introducirlos en el comercio de cabotaje.

— *Línea Madrid-Cáceres.* Se convertirá en la principal línea de la provincia, debido al número de kilómetros en tierras toledanas, y a pesar de la polémica de su trazado. Ya hemos visto cómo los toledanos pretendían que pasara por la capital y que aprovechara el ramal Castillejo-Toledo, pero parece que los propietarios de La Sagra-Torrijos aunaron las suficientes influencias para que la línea atravesara esta comarca, la más rica de la provincia, y despreciase otro trazado que incluía a Toledo capital.

Los primeros proyectos son los presentados por Pedro Nolasco Mansi en 1856, incluyendo a la capital toledana en su trazado; pero ese mismo año el gobierno ya se decidiría por un trazado más al norte. El primer proyecto presentado data de 1859; pero fue rechazado por su coste y ubicación. En 1863, don Casimiro Velasco y la Diputación de Cáceres presentan un proyecto sobre la construcción de 325,5 Kms. de vía entre Madrid-Cáceres, con un presupuesto de 238.759.384 rs. Después de diversos estudios y proyectos el gobierno concedería la construcción del ramal Madrid-Torrijos a don Luis Escribá, Pedro Nolasco Mansi y Miguel Tenorio, por Real Orden de 5-X-1865, con un presupuesto que se incrementa en 82.949.440 rs. al alargar la línea hasta Malpartida de Plasencia. Estos tres empresarios constituirán la futura empresa de «Ferrocarriles del Tajo», encargada de la construcción y explotación de los ferrocarriles Madrid-Cáceres desde 1872.

Los problemas para el inicio de la construcción son innumerables, debido a la falta de capitales y a la competencia entre los pueblos cercanos a la línea para lograr estaciones. Esta competencia se desarrolló, principalmente, en los pueblos del partido de Illescas y Torrijos, y acabará triunfando la idea del paso por los dos pueblos cabeza de partido (Illes-

cas y Torrijos), despreciando las ofertas de pueblos como La Puebla de Montalbán, que por su importancia económica y demográfica era un serio candidato al disfrute de esta línea. No todas las opiniones fueron favorables al ferrocarril, y aún hoy se puede constatar por testimonios orales que algunos terratenientes y pueblo llano se oponían al paso de una «máquina infernal» que traería la competencia de productos agrícolas extranjeros, para los primeros, y enfermedades y catástrofes, para los segundos.

La Compañía del Tajo, liderada por don Pedro Nolasco Mansi, consigue terminar la construcción en 1878. Las cifras del cuadro adjunto, y el hecho de que no fuese absorbida por una Compañía más poderosa, indica su rentabilidad económica.

CUADRO NÚM. 7  
Explotación de la línea Madrid - Cáceres en 1878 - 95

AÑO	VIAJEROS	KGS. TRANSPORTADOS	PRODUCTO EN PESETAS
1878	141.440	43.734.444	—
1879	172.710	49.579.221	—
1880	151.397	60.718.180	—
1892	—	—	7.324
1893	—	—	6.522
1894	—	—	7.438
1895	—	—	6.272

Fuente: *Memorias Obras Públicas 1878-95*. Elaboración propia.

Esta línea dotaba de un excelente medio de comunicación al norte de la provincia y sirvió para la colocación del cereal de La Sagra en los mercados nacionales. También destaca su importancia para dar entrada a la producción agrícola extremeña en el mercado nacional, como constatan Gómez Mendoza, A. García Sanz, Ramón Garrabou, y otros, al convertir este hecho en un ejemplo de la importancia del ferrocarril como medio eficaz de comercialización de productos agrícolas.

— *Línea Madrid-Ciudad Real*, y proyectos de enlace. La línea Madrid-Ciudad Real atraviesa de Norte a Sur la provincia y es la segunda en kilometraje sobre tierras toledanas. Su trazado es el más irracional, como lo demuestra el hecho de que no toca ninguno de los pueblos importantes cercanos, a pesar de pasar en las inmediaciones de Yébenes, Orgaz, Mora, Almonacid, Añover y Esquivias. La importancia de la línea viene dada porque estaba proyectada desde la década de los sesenta y ello provocó intentos de construir y proyectar ferrocarriles de enlace desde Quintanar, lo cual serviría para incitar a la inversión en la zona con vistas a una futura especulación del suelo y la comercialización de productos agrícolas. Los principales proyectos se refieren a los intentos de Quintanar por co-

nectar con la futura Madrid-Ciudad Real y, sobre todo, con Alcázar de San Juan, por donde pasaba la línea Madrid-Almansa, y de donde partiría la futura línea férrea hacia Andalucía. En 1857 se habían presentado los planes para construir un ferrocarril entre Quintanar y Almansa, elaborados por Pedro Nolasco Mansi y Matías Gallego. Estos planes de 1857 pretendían gastar algo más de nueve millones de reales para construir una línea que transportase sesenta mil pasajeros al año y más de 2,5 millones de reales anuales de recaudación. El 16-X-1863 se aprobaría el proyecto de 26,3 kilómetros y 11.767.023 reales de presupuesto, para enlazar Quintanar con la línea Madrid-Alicante.

El 7 de junio de 1864 el gobierno aprueba las obras del trayecto Quintanar-Alcázar, con 78,4 kilómetros, y estudiará el proyecto de la línea Quintanar-Cuenca, que en principio se presupuestaba en 86.694.660 reales y se concede a don Carlos Vázquez Cervelo. Sin embargo, la Memoria de 1874 y las posteriores, nos revelan la existencia de dificultades financieras que impiden la construcción de la línea durante todo el siglo, aunque el 5 de mayo de 1886 se volverá a conceder su construcción a una nueva compañía que pondrá en marcha un plan nunca concluido. Se desaprovechó la oportunidad de comunicar esta región con la línea Madrid-Ciudad Real, abierta el diez de mayo de 1879, y con la Madrid-Almansa, hasta que en nuestro siglo se abre la vía Quintanar-Villacañas, enlazando con la Madrid-Alcázar de San Juan.

Después de esta breve exposición nos encontramos con que la provincia estaba servida por cuatro líneas férreas mal distribuidas. Carecían de comunicaciones entre ellas, así como de interrelación racional con las carreteras existentes. Además, dejaban aislada a la capital toledana y sin servicio de ningún tipo a la mayor parte de la zona suroccidental de la provincia. Todavía hoy podemos observar, en cualquier mapa, esta deficiencia de comunicaciones ferroviarias para algunas zonas de la provincia, aunque la construcción de carreteras ha conseguido suavizar algo el problema.

### III. MERCADO AGRICOLA, DESAMORTIZACIONES Y TRANSPORTES

Un mercado es un conjunto de relaciones económicas entre oferentes y demandantes de productos, tanto en los mercados locales, comarcales y provinciales, como en los nacionales e internacionales. «La cantidad ofrecida de un producto en el mercado, depende, en primer lugar, de las expectativas de beneficio del empresario»<sup>30</sup>, por lo que dependerá de: el precio del producto, precio de productos sustitutivos, estado de la técnica,

30. STAMMER, Hans: *Teoría del mercado agrícola*. León, 1969, pág. 35.

precios de los factores de producción y de la capacidad y características de la empresa. De esta forma, tenemos que el comercio agrícola se rige por las mismas reglas que el resto del mercado. Con la particularidad de que su penetración por agentes externos es más difícil, si no existen medios de comunicación suficientes y productos sustitutivos que inciten al campesino a prescindir de los productos de subsistencia.

El mercado agrícola se articula en torno a plazas centrales que ejercen el dominio económico-administrativo sobre la zona, y que se encargan de recoger los productos agrícolas de su entorno y distribuir los productos procedentes del exterior. De esta forma se constituyen los sitios centrales que Chrystaller describe para Alemania, y que más recientemente estudia Brian J. Berry en la zona de Chicago; descubriendo que la evolución histórica de los diferentes centros de mercado de la zona es fundamental para explicar su situación actual. Estas teorías tal vez no sean adecuadas para explicar el funcionamiento del comercio toledano a mediados del XIX debido a las propias condiciones históricas; pero lo cierto es que el mecanismo de instalación de los diferentes mercados locales- comarcales y su dependencia jerárquica de otros mercados mayores, es el mismo.

«En la mayoría de las sociedades campesinas, los mercados no son permanentes y continuos, sino periódicos»<sup>31</sup>, debido a unas estructuras de demanda, oferta y transporte muy características. Los mercados periódicos pueden ser centrales y secundarios, ya que se interrelacionan, al ser los primeros los encargados de recibir mercancías del exterior y de distribuir las entre los secundarios. En estos lugares, las mercancías tienen una corriente ascendente de bienes que comienza con la venta que el campesino hace de sus productos a los consumidores locales o a los traficantes, que elaboran o almacenan sus productos. De éstos pasan a los intermediarios, quienes los llevan a los mercados intermedios o centrales, y quizás más allá, a través de diversos centros sucesivamente más importantes y alejados.

Este mecanismo nos ayudará a comprender la jerarquía de pueblos toledanos que todavía hoy se mantiene con leves variaciones, basándose en esa recogida y distribución de productos del campo circundante favorecido por un núcleo administrativo, de servicios, y mejor comunicado, que desde 1500 se basará en ser un eslabón más de la cadena comercial unidireccional hacia Madrid. Esta tradición de abastecimiento de Madrid está muy bien estudiada por David Ringrose y Antonio Fernández. Lo cierto es que Toledo mantendrá su tradición de abastecedor de carne de cerdo, cereales, vino y carbón vegetal a Madrid. Y a pesar de que no tenemos certeza de una posible relación entre compradores de Bienes Nacionales y abastecedores del mercado madrileño, parece que el hecho de

31. BERRY, J. L.: *Geografía de los centros de mercado y distribución al por menor*. Barcelona, Vicens Vives, 1979, pág. 119.

que los mayores compradores procedan de cabezas de partido (que pueden considerarse los centros de mercado más importantes) indica el interés por el control de la tierra productora de cereal fácilmente comercializable hacia Madrid. Las noticias que nos dan Pascual Madoz y Jiménez de Gregorio, en sus diccionarios ya reseñados, sobre las ferias existentes en la provincia, nos confirma esta posición central de los pueblos cabeza de partido en el organigrama comercial de la provincia. La existencia de estas ferias en los centros donde mayor número de comerciantes había, y donde más se interesaron por la desamortización (Torrijos, Ocaña, Puente, Toledo, Illescas y Madrideojos) significa la existencia de una clase de comerciantes propietarios de tierras interesados en el comercio del trigo, tal vez por su actividad de intermediarios del comercio madrileño. A pesar de la aparente anarquía de las compras realizadas por los toledanos y demás grandes compradores de la provincia, incluyendo a los madrileños, estas compras se concentraban en zonas bien comunicadas y con tierras productoras de cereal, fácilmente comercializable. La existencia de grandes compras de terreno yermo en zonas aparentemente inhóspitas, puede relacionarse con rumores de construcción de nuevas vías férreas, ya que estos proyectos y estudios fueron numerosísimos, como podemos comprobar en la consulta de las Memorias de Obras Públicas.

En Toledo no existe una relación tan clara entre accionistas de ferrocarriles y compradores de bienes nacionales (a excepción de Pedro Nolasco Mansi), pero una investigación más profunda descubriría las vinculaciones de comerciantes torrijeños, de Illescas y de Ocaña, con estos ferrocarriles, calcando el mecanismo que Germán Rueda describe para el caso de la desamortización de Mendizábal en Valladolid. Toledo no se caracteriza por la existencia de una clase de comerciantes y transportistas, terratenientes y burguesía rural, pero los existentes no dejan de presionar para conseguir el ferrocarril en los diferentes puntos de la provincia.

El hecho de que casi el 25 % del valor de tierras rematadas vaya a parar a manos madrileñas, indica el interés de la burguesía capitalina por unas tierras con las que se podía especular en el caso de aprobarse proyectos ferroviarios, y de las que se podían extraer beneficios por la comercialización de productos agrícolas. Estas dos razones serán las mismas que llevan a los madrileños a invertir en la desamortización vallisoletana, en la navarra, y en la mayor parte de España.

No podemos olvidar que la principal favorecida por la desamortización es la burguesía rural, no el campesinado pobre, y que aquélla se encargará de adquirir unas tierras a las que pretende sacar un beneficio a través de su explotación y comercialización. Para que esto fuese realidad era necesario mejorar los mecanismos de esa comercialización. Era imprescindible mejorar los medios de transporte que relacionan los diferentes puntos comerciales con los centros de mercado, y éstos con las rutas de exportación. La mejora de los transportes viarios (evidente, aunque sólo sea

por el inicio de innumerables construcciones) y la llegada del ferrocarril, significarán una distribución de esos centros comerciales, y unas posibilidades nuevas de exportación hacia Portugal y hacia Alicante: «Los cereales manchegos se dirigían directamente a Alicante o bien al mercado levantino y catalán a través del empalme de la Encina»<sup>32</sup>. A esto no podían ser ajenos ni los comerciantes, ni los terratenientes, compradores de bienes nacionales, ya que a pesar de la reticencia de algunos para recibir los nuevos medios de transporte (por la posibilidad de una mayor competencia de productos extranjeros) no se les escapa la posibilidad de abaratar costes de producción gracias a una mayor capacidad y rapidez de transporte. Así se explica el porqué muchas estaciones o apeaderos, que todavía hoy se conservan, prefieren los descampados, más favorables para la labor de carga y descarga de grandes cantidades de trigo o se sitúan en grandes fincas productoras de este cereal.

La coyuntura de la segunda mitad de siglo también favorecía estas pretensiones de la burguesía para un mejor aprovechamiento de las tierras desamortizadas. No debemos olvidar que las exportaciones agrícolas del interior castellano están en auge hacia 1850 gracias a la ruta madrileña y la ruta de Santander para la Meseta Norte, y que el desarrollo del ferrocarril permitiría la exportación de cereales y vino en los próximos años. Muy pronto los cereales y las harinas se convertirían en el principal producto transportado por ferrocarril hasta 1880. La MZA controlará estas exportaciones a través de las líneas Madrid-Alicante y Madrid-Ciudad Real, logrando distribuir la exportación cerealista de La Mancha toledana entre Alicante y Atocha.

No podemos olvidar la coyuntura favorable para la exportación vinícola, que en las próximas décadas se convertiría en la principal partida de las exportaciones españolas. La provincia de Toledo estaba entre las cuatro mayores productoras de vino, y esta producción hallaría en el ferrocarril el mejor medio de transporte. No obstante, parece claro que el ferrocarril favoreció, sobre todo, el intercambio interno de vinos. Transportaba el vino del interior a todas las regiones de España con precios unificados y baratos, mientras que la producción vinícola periférica copaba las exportaciones al exterior. De aquí la importancia de las líneas férreas que cruzaban la parte occidental de la provincia, que serían parte fundamental para entender el desarrollo vitícola de La Mancha toledana, prolongándose a la provincia de Ciudad Real. Lo que antes eran reductos de viñedos supervivientes del siglo XV y sostenidos por el abastecimiento madrileño, ahora se convertirían en grandes extensiones capaces de abastecer de vino de pasto el mercado nacional. Así se explica la venta de la

32. GÓMEZ MENDOZA, A.: *Ferrocarriles y cambio económico en España*. Madrid, Alianza, 1978, pág. 199.

práctica totalidad de tierras desamortizadas en Dosbarrios, con gran abundancia de viñedos, y que serían adquiridos por comerciantes y burguesía agraria de Ocaña (Mora Chachorro, Ramón Esquinas), algunos toledanos como E. Uzal y Feijóo (compraba para sí y para ceder, debido a su profesión como agente de negocios) y otros rematantes de Dosbarrios y pueblos cercanos.

«El ferrocarril no altera la dirección tradicional del comercio a larga distancia»<sup>33</sup>, pero también es cierto que logró absorber parte del transporte de cortas distancias que antes optaban por otros medios alternativos. De esta forma, el ferrocarril cambiaría los hábitos comerciales de muchos pueblos, hundiendo a unos y procurando el progreso de otros. Ya hemos dicho que los pueblos cabeza de partido unían el centro administrativo y centro comercial, pero el ferrocarril vino a reforzar ésto en los casos en que esos pueblos se vieron favorecidos por la construcción de una estación. Así, Torrijos se convertiría, definitivamente, en el centro económico de su comarca; al tiempo que los pueblos de alrededor se estancaban en una economía de producción agrícola exportada a través de la estación torrijeña. Pueblos como Novés (de importante tradición transportista y de comerciantes partícipes en la desamortización, debido a su situación en la carretera Madrid-Talavera), pierden su importancia al canalizarse el transporte a través del ferrocarril torrijeño y se hundirá definitivamente cuando la carretera Madrid-Talavera pase por Santa Olalla, en vez de por Novés.

La existencia de propietarios y carreteros partícipes en la compra de bienes nacionales es constante en pueblos como Maqueda o Santa Olalla, por donde pasaban las rutas hacia Madrid, y que a partir de ahora tendrán que dirigirse al embarcadero de Torrijos. Un caso típico de comprador de bienes nacionales, que unirá sus intereses como comerciante de granos, comprador de tierras cerealistas y transporte ferroviario, es Blas García, de Carmena, y otro es Simeón Díaz-Prieto, de Santa Olalla.

En resumen, la relación entre transportes, comercio y desamortización fue notable. No sólo por la participación de los mismos hombres en compañías férreas y compra de Bienes Nacionales (Pedro Nolasco Mansi), o por el hecho de que los comerciantes se interesasen por adquirir tierras cerca de las principales rutas comerciales, sino porque los propietarios y labradores (principales compradores de Bienes Nacionales en su calidad de «burguesía» rural) se convertirán en el grupo de presión más importante para que las líneas férreas se construyan cerca de sus tierras, venciendo a la débil burguesía de la capital que debe conformarse con un ramal muerto. Estos propietarios lograrán el paso del ferrocarril por sus tierras y la construcción de estaciones más próximas a sus fincas que a

33. *Ibid.*, pág. 220.

los núcleos de población. A esto se une el interés especulativo desatado con el simple rumor de un estudio ferroviario, lo que generaba las apertencias por Bienes Nacionales de muchos compradores foráneos y vecinos de zonas próximas.