

# HISTORIA FERROVIARIA DE BARGAS

Juan José Sánchez Fernández

---

AÑO 2026 – 150 AÑOS DE LA ESTACIÓN DE BARGAS



Vista de la Estación. Proced: Archivo de la Imagen, Ayuntamiento de Bargas.

## 1.-Descripción:

Uno de los Edificios más antiguos de nuestra localidad es la estación de Bargas ( 1876) , pertenece al Patrimonio Industrial y Cultural de nuestro pueblo. Fue un nudo importante sobre todo cuando se hizo el ramal a Toledo. Disponía de dos estaciones, una para la vía principal y otra para el Ramal a Toledo, varias vías, almacén , depósito de locomotoras, locomotoras de repuesto ,placa giratoria, viviendas de maquinistas y retenes de obra. De esto solo quedan pocos restos y en bastante mal estado de conservación.

La estación de Bargas fué para nuestros mayores , ya ausentes, un referente del pueblo, ya que se utilizaba sobre todo para ir a Madrid , llevar y traer el Correo y mercancías , no solo a Bargas sino también a Toledo, todo esto antes de que existiesen las líneas de autobuses. Todavía algún paisano recuerda haberlo usado , pero ya los menos. Las viejas locomotoras de vapor de la “Compañía del Oeste” traían y llevaban pasajeros y mercancías principalmente a Madrid, aunque también a Talavera, Cáceres, Badajoz y Portugal. La vida del ramal fue breve por culpa de las crecidas del Tajo , que se llevó dos veces el puente.

## 2.-Historia Ferroviaria de Bargas:

Antecedentes:

En 1856 se autoriza la Construcción del Ferrocarril de Madrid a Malpartida de Plasencia para unir la capital con Extremadura. Posteriormente se negocia con Portugal y se decide que el tren llegue hasta Valencia de Alcántara , para que el país vecino continuase hasta Lisboa , Y así constituir la Línea Madrid- Lisboa. ( Destino del Lusitania Express). Nació con la idea de unir las dos capitales ibéricas.

La primera propietaria Fue MCP (Ferrocarriles Madrid Cáceres y Portugal) (1880-1894) con la quiebra de esta, paso a ser nacionalizada a (MCP del Oeste) (1894-1928), posteriormente cambio la denominación a Compañía Nacional de los Ferrocarriles del Oeste (1928-1941).

Con la nacionalización de toda la Red pasa a ser RENFE (1941-2004) y a partir de 2004 por normativa europea de competencia, RENFE se separa en “RENFE Operadora” encargada de los trenes y “Adif” para las infraestructuras ,que es la actual propietaria.

## 3.- La Estación de Bargas.

La estación se inaugura en Junio de 1876, tras la finalización del tramo Madrid- Torrijos. Era una estación bastante singular, por tener un diseño único que recuerda a la estación de Villaverde Bajo y cierta similitud con la de Illescas y Erustes. Como estación de 3/4 categoría contaba con las casillas para los trabajadores y otra para el guardabarreras, que controlaba el paso de la carretera a Toledo. La estación era un punto importante ya que disponía de dos edificios de mercancías y una rotonda para poder girar las Locomotoras de maniobras. En los 90 dejó de tener parada el tren en Bargas , ni siquiera facultativas, el paso de nivel se hizo automático y por ello se quedó sin personal.



*FOTO: Trabajadores de la Estación: Eladio Hernandez (Renfe) y Julián Martín (Jefe de Estación) con Enrique alguacil y su mujer, María Mastui. Año 1936. Proced: Enrique Alguacil. Archivo de la Imagen, Ayuntamiento de Bargas.*

#### 4.- El Ramal Bargas-Toledo

##### **Plan Preferente de Ferrocarriles de Urgente Construcción (1926)**

En 1903 se planteó un ramal de Bargas a Olías del Rey por el camino de la Estación de Bargas, carretera del Ventorrillo de San Francisco a Valmojado y de Madrid a Toledo, terrenos de La Cañada entre los términos de Bargas a Olías y camino que comunica a Olías del Rey (GCH, 24.07.1903). Con máquina de vapor.

En 1926 se elabora el “Plan Guadalorce” una parte de este plan urge a realizar varias obras para unir las ciudades de Toledo y Badajoz por Ferrocarril, para posteriormente unirlas a Lisboa. Este Plan se le denomina “Guadalorce”, por el nombre del entonces Ministro de Fomento (el Conde de Guadalorce). Fué un plan de desarrollo de infraestructura ferroviaria iniciado en 1926 en España durante el período de la dictadura de Primo de Rivera.

Desde 1904 existía una empresa de coches de mulas que llevaba viajeros entre Zocodover y la estación bargeña. El alcalde de Toledo impulsó una comisión para relanzar el deseado tranvía interurbano. La línea partiría desde Zocodover pasando por la Puerta de Bisagra a la estación de Bargas (14'230km), con ramal desde la Bola del Miradero a la estación del Paseo de la Rosa (1'450km) y otro desde Zocodover para concluir en un pequeño muelle de carga, en las Cuatro Calles (575m en doble vía), a fin de mover las mercancías por la calle del Comercio. (Medidas y tramos según GCH, 01.04.1904)

El asunto se fue encallando en el tiempo.

En 1917, para paliar la falta de trabajo, “El Heraldo Obrero” pedía activar la unión ferroviaria entre Toledo y Talavera ante el Congreso, para terminar con el aislamiento. Se trataba de vertebrar las comunicaciones de este a oeste de la península (fundamentalmente mercancías) evitando la entrada en Madrid.

Las exigencias de establecimiento de este ferrocarril, llevó al Ayuntamiento de Toledo a aprobar una moción por la que se solicitaba al Gobierno la construcción de esta línea, pasando por la Fábrica Nacional de Armas (Gaceta de los Caminos de Hierro, 01.08.1924).

La línea fue incluida en el “Plan Preferente de Ferrocarriles de Construcción Urgente”, aprobado por Decreto-Ley de 5 de marzo de 1926. Al amparo del Plan Guadalhorce, el 8 de Agosto de 1926 se presenta el proyecto que había acercado la línea a 1000m del casco urbano de Bargas y con la estación de partida situada en Toledo (La Alberquilla), cruzaría el Tajo entre Casa de Campo y Azucaica mediante un puente de 800m, cuyo coste se calculó en 500.000 pts, en tanto que el resto de la linea se calculó un coste no superior a las 400.000 pts.

Los trámites se llevaron a cabo con gran celeridad, quizá motivados por la pequeña envergadura de la línea y su escasa dificultad técnica. Así, el concurso de las obras se convoca el 15 de septiembre con un precio de salida de 5.693.159,56 pts, siendo adjudicadas el 13 de octubre de ese mismo año a Angel Aisa y Hermano con una baja del 27,3 % (4.131.657 pts) y un plazo de ejecución de año y medio.

El 5 de Julio de 1927 dan comienzo las obras, a cargo del Estado. A 31 de diciembre de 1929 se llevaban ejecutadas obras por valor de 2.546.087,30 pts, quedando pendientes de invertir 1.585.570 pts. En 1930 únicamente se llevaban certificadas un 70 % de las obras, sufriendo un parón general entre 1931 y 1932 y quedando rescindido el contrato de ejecución en 1934.

Con la llegada de la Segunda República se derogó el plan Guadalorce ,aunque la construcción de algunas líneas continuó. Debido a la Guerra civil en 1936 y la posterior posguerra, la construcción de muchas líneas se retrasó enormemente y debido a esto en la década de 1960 cesaron los trabajos en su casi totalidad.

En enero de 1936, un informe titulado "El problema de los ferrocarriles en construcción" de la Oficina de Estudios de las Compañías del Norte y MZA, incluía el Ferrocarril de Bargas a Toledo en el grupo de las líneas que debían suspenderse y estudiar su abandono.

La situación de guerra civil, con Madrid en zona enemiga, y teniendo en cuenta que este ramal permitía la conexión de Toledo con Salamanca desde Bargas y con trasbordo en Plasencia-Empalme, hizo que se justificara la inversión que restaba de sólo 3.100.000 pesetas. Por tanto el 12 de julio de 1938, se publicó la Orden de Construcción Urgente de un Ferrocarril Militar de Toledo a Bargas, completándose su ejecución el 20 de septiembre de 1938 (Orden de Servicio nº 22, de 10 de septiembre de 1938, de la Compañía Nacional de los Ferrocarriles del Oeste de España que anula y sustituye a la de igual número de fecha 31 de agosto). Según otras fuentes se completó el 30 de noviembre de 1938, siendo inaugurado el 22 de marzo de 1939. Y, puesta bajo la administración de la Compañía Nacional de los Ferrocarriles del Oeste de España a partir del 20 de agosto de 1939.

La construcción de este ramal trajo consigo la construcción de muelles de mercancías , viviendas para los trabajadores, convirtiéndose en una estación de reserva, Donde había tanto personal de reserva como locomotoras de apoyo y servicio a la línea. Este Ramal tuvo una estación intermedia "Higares".

El motivo del cierre se debe a las inundaciones de 1941, donde el Rio Tajo arrasó el puente de hormigón que sustentaba el ramal. Y posteriormente la de 1947 que arrasó con el puente metálico provisional que se construyó para sustituir al anterior, definitivamente dejó de funcionar este servicio hasta su clausura en 1953 . (Funcionó 8 años).

El último tramo de la Línea 2km se transformó en "Vía Verde" entre los barrios toledanos de "Azucaica y Santa Barbara".

La importancia de este ramal es la que llevó a nuestra estación a los momentos más gloriosos. Pero el Rio Tajo se llevó dos veces por delante su gloria...

Aquí tenemos la pequeña historia de la estación de Bargas , la importancia que tuvo hace unas décadas y que en 2026 cumple 150 años. Para que todos cuando pasemos por sus ruinas nos acordemos de aquellos años de esplendor, que algún día tuvo nuestra estación.



FOTOS: Familia Santos Pantoja, trabajadores de la Estación. Proced: Jesús María Magán Pérez.



*FOTO: Visita cultural a la Estación. 24-mayo 2025. Proced: Archivo de la Imagen. Concejalía de Cultura, Ayuntamiento de Bargas.*