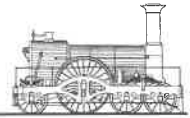


José Luis Esparcia



El Férrocarril en Pinto: 170 Años de Progreso

La historia global es una tangente para muchos lugares que la ven pasar y, salvo excepciones, apenas pueden ocupar un espacio ínfimo en hechos que están reservados a lugares y personas que consiguen dejar una huella de amplitud indeleble. La tangente histórica que pasa por Pinto es, sin embargo, una línea de interés que nos permite conocer los diversos niveles de importancia de la sociedad pinteña a lo largo de los siglos y las raíces de lo que, en parte, somos por el hecho de haber elegido esta ciudad para hacer en ella nuestra historia personal o una parte de ella. Y en esas raíces, el ferrocarril llegó para quedarse y modificó la sociedad pinteña –como la del resto de lugares en donde se implantó– hasta un punto jamás imaginado en su nacimiento.

Huelga recordar la importancia capital que el nacimiento y posterior desarrollo del ferrocarril en sus distintos ámbitos ha tenido en los últimos casi dos siglos (Stoc-ton-Darlington, mercancías, en 1825) y (Liverpool-Manchester, viajeros, en 1830) de la llamada sociedad mundial avanzada (170 años en Pinto). Pero esto, que puede ser entendido globalmente a través de las grandes magnitudes demográficas, económicas, políticas, culturales y sociales, adquiere sentido de viva realidad desde el momento en que se percibe su aplicación al ámbito de desarrollo personal a través

de su presencia e influencia en el colectivo dominante en que cada uno se integra. Normalmente el más común es el lugar en que se habita y las necesidades que esta circunstancia genera.

El hecho central que aquí nos ocupa, la llegada del ferrocarril, tiene, por inclusión o por exclusión, una cuota de importancia decisiva en el devenir histórico de la Comunidad mundial, de España, de la Comunidad de Madrid y específicamente de muchos de sus pueblos en los últimos 170 años. Y, aunque muchos datos se perdieron por una u otra causa, tenemos suficientes argumentos para hacer un relato aclaratorio y anecdótico que, aun siendo una brizna insignificante para la historia global de un país, tiene el valor del arraigo y la proximidad sentimental para quienes nacieron y vivieron –o viven– en Pinto, por haber sido esta historia local base esencial del desarrollo personal.

La limitación de espacio deja el tintero lleno de datos y sucesos de interés local. La transcripción de textos refleja las expresiones y ortografía originales empleada en cada uno, sabiendo que entre documentos del siglo XIX –o anteriores– y los actuales, hay, a veces, gran diferencia de redacción.

**PREPARATIVOS DE LA LLEGADA
DEL FERROCARRIL A PINTO.
SIGLO XIX**

MADRID A ARANJUEZ.



Cuando se construye la primera locomotora para el arrastre de vagones, comenzaba un tiempo que iba a revolucionar la vida de las personas en todo el mundo. El tiempo de la locomotora de vapor llegaría a la industria y a los transportes, tanto de personas como de mercancías, con una fuerza arrolladora. En España, en su territorio peninsular, es el año 1848 el que marca el



Prototipo de Diligencia en Pinto.

punto de partida tras la inauguración de la línea férrea Barcelona-Mataró –en territorio colonial, fue el 10 de noviembre de 1837 cuando se inauguró el trayecto de la Habana a Bejucal (región de Güiness, en Cuba)-. Pero lo que se considera el despegue real del nuevo transporte es el funcionamiento de la línea Madrid a Aranjuez desde el 9 de febrero de 1851 y el proyecto de prolon-

gación al Mediterráneo. Hasta llegar a esta fecha, el camino llega a ser incierto.

En todo caso, Pinto había quedado limitado en su parte Este por la carretera de Madrid a Andalucía, una de las cuatro que el decreto de Carlos III, cuyo responsable sería el marqués de Esquilache, marcaba como principales. Noventa años después, el ferrocarril cerraría el límite por el Oeste.

Hasta 1851 las diligencias circulaban por Pinto, siendo el único medio de transporte colectivo. A ello nos referimos más adelante; pero este transporte creció, alcanzando su mayor auge en la década de 1840, tras la primera guerra carlista.

Como explica Cipriano Segundo Montesino, Director general de obras públicas, en la memoria enviada el 18 de junio de 1856 al ministro de Fomento, Francisco Luxán, "La historia de nuestros ferro-carriles data de 1830 en que se hizo la primera concesión"¹⁷.

Pedida en 1829, se concedió el 28 de marzo de 1830 a D. Marcelino Calero Portocarrero (apellido unido a la historia de Pinto por, al menos, 60.000 "maravedises" por venta de "D. Alonso Onceno"¹⁸ a Don

¹⁷ op. cit. p. 67.

¹⁸ Alfonso XI.

Pedro Puertocarrero", prorratedos de los 180.000 pagados por Torrejón de Velasco, Valdemoro y Pinto)¹⁹, para construir una línea de Jerez de la Frontera al Puerto de Santa María, Rota y Sanlúcar de Barrameda; pero en 1834, Portocarrero la cedió a D. Francisco Fario; la concesión caducó en 1838 sin que se hubiera constituido compañía alguna. En 1833 se concedió al mismo Francisco Fario el derecho para la línea Tarragona a Reus; pero tampoco consiguió concretarse. La guerra carlista, los distintos conatos de sublevación, las revueltas locales y la agitación en distintos ámbitos, no hicieron más que agravar la ya delicada situación de España. Pero pasado este periodo, regresan los proyectos ferroviarios y se retoman las concesiones, siendo la primera la dada, en agosto de 1843, a D. José María Roca para la línea férrea de Barcelona a Mataró, y en abril de 1844 a D. Pedro de Lara para la línea de Madrid a Aranjuez. Los pliegos de condiciones exigían "una vía de ancho uniforme para toda la Monarquía, fijando la dimensión de seis pies..."²⁰, además fijaba el precio máximo de las tarifas. A partir de este momento se hicieron otras concesiones para diversas líneas. Pero muchos, aunque se mostraban

cautos con algunos aspectos de las propuestas, reconocían las grandes ventajas: "Si en la construcción de estas nuevas vías de comunicación no se atendiese más que á sus efectos, nadie vacilaría en aprobar y aplaudir, puesto que el público sale muy ganancioso por la velocidad y la baratura de los transportes."²¹ Y vaticinaba el éxito: "La comunicación entre Alicante y Madrid se centuplicará á los pocos meses, y aun crecerá mas en lo sucesivo".

La de Madrid a Aranjuez, ya avisaba su ingeniero, Pedro de Lara, por dónde quería que fuera: "El camino arrancará desde el extremo del puente de Toledo, donde se establecerán el embarque y las oficinas de la empresa, y continuará en la dirección siguiente: su línea recta hasta el portazgo, donde forma una pequeña curva, y sigue después por entre el río y el camino real de Aranjuez, atraviesa por la distancia que hay entre el cerro de los Angeles y Perales, y haciendo luego otro pequeño recodo, sigue en línea recta hasta acercarse al camino real entre Pinto y Valdemoro, continuando, después de una pequeña vuelta, por toda la cañada que se extiende hasta el camino que media entre Ciempozuelos

¹⁹ *Correo de Madrid*, miércoles, 2 de julio de 1788.

²⁰ *op. cit.* p. 68.

²¹ *El Heraldo*, p.1, 5 de agosto de 1844.

y la vega de San Martín.”²² Tras el fracaso de Pedro de Lara, fue concedida a D. José de Salamanca el 6 de abril de 1845. Tras constituirse la sociedad, de la que Salamanca era accionista mayoritario, “se encargaron a los hermanos Green la formación del proyecto y trazado general del camino, que bajo la dirección y según las indicaciones del señor D. Pedro Miranda, llevaron a cabo”²³.

Las obras comenzaron el 4 de mayo de 1846. Y lo hicieron por los trabajos de explanación, según el *Manual del ferrocarril Madrid-Aranjuez*, con 25 hombres en un principio, con sus picos y azadones, siendo, pasados los días, ya más de 500, y, pasados unos meses, casi 8.000. A final de ese año la explanación estaba terminada y se disponían a ejecutar los trabajos de fábrica. Uno de los trabajadores en las oficinas de la empresa, era el joven de 17 años Antonio Cánovas del Castillo, años después líder del partido Conservador y artífice de la restauración en el trono de Alfonso XII, siendo seis veces presidente del Consejo de ministros.

Todo parecía ir conforme a lo previsto; pero los ciclos históricos son muchas veces imprevisibles, y España se vio sometida,



*José María de Salamanca y Mayol.
I Marqués de Salamanca.*

en 1847 y 1848, a una crisis económica proveniente de los vientos revolucionarios y sus consecuencias, que llegaban de Francia tras una época de malas cosechas y, por tanto, una falta de recursos que provocaría una gran reducción del consumo, cierres industriales y de comercios, con un incremento del desempleo y la correspondiente crisis financiera. A esto se unieron los vaivenes críticos en la vida política y económica de países como Alemania, Italia o Austria. Aquello demostró que los planteamientos revolucionarios franceses de 1789 no se habían disipado y que el objetivo del congreso de Viena

²² *La Posdata*, p. 4, 16 de septiembre de 1844.

²³ *Manual del ferrocarril de Madrid-Aranjuez*, p. 3. Imprenta del semanario Pintoresco y de la Ilustración, 1851.

de restituir el viejo régimen y los absolutismos monárquicos no era admitido tan fácilmente. Y demostró que una obra de la envergadura de aquel ferrocarril, no podía resistir ciertos sucesos y tensiones. Pascual Madoz revela que el estado de las obras en septiembre de 1848 no podía ser satisfactorio, ya que "después de haber visto despedidos a muchos operarios de los que se ocupaban en ellas, y anunciados para su venta en pública subasta los enseres que se habían acopiado para llevar adelante los trabajos, no tenemos noticia de que se haya adoptado medida alguna que neutralice el efecto de las dos espresadas"²⁴. Por ello, la sociedad 'de la que el marqués de Salamanca era accionista mayoritario, se queda sin fondos y las obras del ferrocarril se paralizan, y es el banco público de San Fernando quien acude al rescate y le presta el dinero necesario; nada de extraño, pero D. José de Salamanca había sido, hasta el 4 de octubre de 1847, ministro de Hacienda, destituido por sospecha de operaciones opacas; operaciones que continuaron tras su cese, también relacionadas con préstamos para el ferrocarril de Madrid a Aranjuez. Sea como fuere, las obras se retomaron, siendo el presupuesto "para

todas las obras con el material correspondiente de explotación" de "cuarenta y cinco millones que se repartieron en veinte y dos mil quinientas acciones de á 2000 reales cada una"²⁵, más cinco millones que hubo de incrementar por la paralización de las obras y sus consecuencias. Dado que la previsión era de una longitud de "nueve leguas menos cuarto de las de á 20000 pies"²⁶; es decir, casi cuarenta y nueve kilómetros, cada legua salía por 5,5 millones de reales; en números redondos, un millón de reales el kilómetro. Pinto fue considerado, en 1846, como una de las posibilidades de desvío para la nueva línea a Valencia; pero se descartó en favor de Aranjuez. Las dificultades se vencieron y el ferrocarril llegó con sus ventajas, entre ellas el primer telégrafo eléctrico de España, que se instaló en la nueva línea. Así, hacia mediados de octubre de 1850, en Pinto finalizaba la instalación de las infraestructuras y elementos necesarios para la prueba definitiva, que se haría unas tres semanas después.

De todo lo dicho, los habitantes de Pinto eran, salvo alguna excepción informada a través de la prensa, desconocedores más allá de ver cómo se trabajaba en la

²⁴ MADOZ, Pascual. *Madrid, Audiencia, Provincia, Intendencia, Vicaría, Partido y Villa*, p. 44. Madrid, 1848.

²⁵ *Ibidem*.

²⁶ *Ibidem*.

colocación de las infraestructuras y otros elementos en su municipio, estando como estaban en sus preocupaciones diarias por atender las cosechas y los negocios que les sustentaban. Y eran ajenos a las consecuencias últimas de aquel incontestable avance de la técnica que ya había demostrado su eficacia en otros países de Euro-

pa; como eran ajenos, en general, a cuanto, fuera de lo cotidiano, sucedía más allá de las lindes que marcaba el propio término municipal.



Obreros de vía. Del libro El Camino del tren. Renfe.

