El ferrocarril en medio de la nada: la estación de Huerta de Valdecarábanos

The railway in the middle of nowhere: the Huerta de Valdecarábanos railway station.

DANIEL MARÍN ARROYO

Junta de Comunidades de Castilla-La Mancha / Universidad Nacional de Educación a Distancia / Orisos, Asociación para la Investigación y el Desarrollo Cultural / Asociación Ibérica de Historia Ferroviaria

Resumen: la estación de Huerta de Valdecarábanos, en la línea de Madrid a Alicante, fue edificada en la fase de ampliación del ferrocarril de Aranjuez a Almansa. Desde su construcción, hace ahora 168 años, su relación con el núcleo poblacional homónimo ha sido compleja, basada en la lejanía entre ambos asentamientos, pues la estación se ubicó, como otras muchas, en medio de la nada. En esta comunicación se analiza su evolución, realizando una visión del devenir histórico de los edificios ferroviarios, las relaciones de MZA con sus empleados, las ampliaciones del viario y el establecimiento de grandes bodegas en su entorno.

Palabras clave: Huerta de Valdecarábanos; MZA, Aranjuez a Almansa; Madrid a Alicante; Toledo.

Abstract: the Huerta de Valdecarábanos railway station, located on the line from Madrid to Alicante, was built as part of the extension of the Aranjuez to Almansa railway. Since its construction 168 years ago, its relationship with the town of the same name has been complex: given the distance between the two settlements, as the station was located, like many others, in the middle of nowhere. This paper analyses its evolution, providing an overview of the historical development of the railway buildings, Madrid to Zaragoza and Alicante Railway Company's (MZA) relations with its employees, railway extensions and the establishment of large wine cellars in the surrounding areas.

Keywords: Huerta de Valdecarábanos, MZA, Aranjuez to Almansa; Madrid to Alicante; Toledo.

Introducción

Esta comunicación está dedicada, *in memoriam*, a Julio Adán Pacheco, que me enseñó, entre otras cosas, a amar profundamente la tierra huerteña.

La instalación y puesta en marcha de la estación de Huerta de Valdecarábanos tuvo lugar antes del inicio de la expansión ferroviaria nacional, pues para entonces la Ley General de Ferrocarriles de 1855, documento que pretendía organizar el animado caos de los caminos de

hierro nacionales, aún no había nacido. Por tanto, la pequeña población toledana gozó de una estación en su término municipal antes de que llegasen los vientos de cambio de la Vicalvarada. Parece claro que la política de transportes en España transitó por vías complicadas en aquellos momentos, ya que los distintos gabinetes no pudieron o no supieron organizar un asunto tan importante para el país. Tampoco se puede restar importancia al esencial protagonismo que adquirió José de Salamanca en la articulación de los ferrocarriles nacionales, papel que ha sido revisado con gran interés por muchos autores y que no parece serle positivo. ²



Imagen 1.- El Alaris Puerta Atocha-Valencia a su paso por Huerta en 2001. La estación aún conservaba el edificio de enclavamientos y trabajadores. Fotografía de Alejandro Tomás del Pozuelo.

¹ Resulta conveniente recordar que la Vicalvarada fue una protesta hecha, entre otras cosas, por las concesiones y subvenciones recibidas por muchos notables del reino sin que se viesen los efectos en los caminos de hierro (Torrente, 1969: 144).

² Un divertido resumen sobre la figura del banquero español lo encontramos en una obra satírica en la que se indica que, en el Juicio Final, Dios le preguntaría a Salamanca si tenía vergüenza de acercarse cuando fuese llamado para ser juzgado, a lo que Salamanca contestaría: "Vergüenza no tengo mucha; pero tengo miedo" (*El tío Camorra*, vol. 1, n.º 1 (1 de septiembre de 1847): 14.

La comunicación que se propone, por tanto, arranca ofreciendo una pequeña reseña de la villa toledana de Huerta de Valdecarábanos, para luego echar un vistazo a los inicios de la estación en el siglo XIX, la génesis de la compañía que la explotó (MZA), la valentía de los aguerridos viajeros huerteños del XIX, las reformas y consolidación de la estación en el primer tercio del siglo XX y algunos efectos de la Guerra Civil en sus instalaciones. Se ofrece también una pequeña síntesis con las conclusiones que se han podido entresacar en este trabajo y un índice con las fuentes y la bibliografía consultadas.

1. LA VILLA DE HUERTA DE VALDECARÁBANOS

La pequeña localidad toledana de Huerta de Valdecarábanos, presente ya en la historia en el siglo XII como cesión de Alfonso VII a un grupo de mozárabes malagueños, pasó por distintas situaciones jurídicas hasta que se suprimieron los señoríos: fue propiedad de la Orden de Calatrava, obtuvo fuero propio en 1204, pasó a la corona, fue vendida a los Loaysa y, finalmente, a los Salvatierra (Adán y Marín, 2021: 244). En las Relaciones Topográficas se nos indica que la venta hecha por el emperador Carlos V, a través de un breve papal, tuvo razón de ser como un medio para proveerse de dinero con el fin de dar pago a los gastos del reino (Ortega, 1918: 233). En el siglo XVIII tenemos constancia de la existencia de un batán en un arroyo a media legua de la población, que por entonces tenía unos 400 vecinos y, curiosamente, ningún clérigo en la parroquia de San Nicolás de Bari, asistida por un beneficiado (López, 1768: 255). Eso sí, según nos recuerda Fermín de Garde, había 5 posadas (Madrazo, 1984: 469).

En el momento de la llegada del tren, la economía huerteña era eminentemente agrícola y enfocada en el trigo, la cebada, el cáñamo, la uva y el aceite (Madoz, 1847: 296). También hay distintas referencias a la cría, modesta, de ganado lanar, la fabricación de cal y teja en dos hornos y la obtención de salitre (Miñano, 1826-29: 29). De hecho, en los muelles de la estación se llegó a establecer la tarifa n.º 1 para la carga y descarga de jabón, sosa y barrilla en pequeña velocidad en cargamentos de 5 toneladas mínimo, lo que nos indica que, en efecto, este producto tenía cierta importancia en la economía local (MZA, 1874: 50). Como auxilio para los agricultores que necesitaban una ayuda cuando así lo precisaban, hay constancia de la existencia de un pósito (Paula, 1845: 829).

Aunque es verdad que la sembradura de cereales era lo más importante en el *ager* huerteño, el vino tuvo también su presencia en la localidad, al

menos en las manos de Adolfo Bayo, vinatero local que llegó a participar en la Exposición vinícola de 1877. En ese encuentro nacional este industrial recibió dos medallas como reconocimiento a su blanco de Yepes y a su vino tinto (Toreno, 1878: 626). De hecho, su importancia tenía que ser de cierta entidad porque participó con estand propio, mientras que el resto de pueblos de Toledo fueron agrupados en otros pabellones (Toreno, 1878: 31).

La educación, segregada por sexos, era costeada por el municipio y consistía en dos escuelas (Riera, 1883: 554). No hay muchas referencias a la cultura de la localidad, aunque en época republicana hubo varias representaciones teatrales por parte de un numeroso grupo local comandado por Eusebio Rodríguez.³

Se traba, por tanto, de una localidad donde el sector primario se hacía notar en todos los ámbitos, no solamente en el económico. El resultado era el de una población de talante conservador en la que algunos cambios se veían con recelo. Como apoyo a lo que se acaba de afirmar se puede indicar una pequeña anécdota que ilustra los problemas que ciertas corrientes de pensamiento más progresista y, por tanto, enfrentado a las élites oligárquicas y católicas, experimentaron. En 1920 y al calor de los disturbios que el país estaba experimentando en uno de sus periodos más oscuros, los socialistas huerteños protagonizaron un episodio poco claro que la prensa más moderada del momento tildó de desórdenes graves, acusándoles de agredir al médico del sindicato católico de Huerta. ⁴ Precisamente, ese sindicato católico había sido creado un año antes gracias al regente de la parroquia y a uno de los grandes propietarios de la localidad. Luis de Parrella. ⁵

La lejanía de la estación con respecto al núcleo poblacional, en torno a unos 8 km, implicó que los efectos positivos de la llegada del tren fueran diluidos por la compleja comunicación entre la villa y los caminos de hierro. Es verdad que durante el siglo XIX existió en la zona una posadaparador que daba algún servicio a los viajeros de la estación, regentada por el cartero local, pero tras su desaparición no se volvió a pensar en una fonda o similar, tan solo una pequeña aguadora daba de beber a los pocos viajeros que se apeaban en Huerta.

³ El Castellano, vol. 30, n.º 7784 (4 de mayo de 1934): 2.

⁴ El Siglo futuro, vol. 13, n.º 4179 (30 de octubre de 1920): 2.

⁵ El Castellano, vol. 16, n.º 2966 (5 de mayo de 1919): 3.

El ayuntamiento local tampoco lo puso fácil. La única comunicación pública entre estación y pueblo era la conducción del correo postal (que terminaría por derivarse a Aranjuez y, de allí y con vehículos de motor, a Huerta). La iniciativa privada tampoco abundó, avisándonos las guías de viajes de la necesidad de trasladarse a pie o, si había suerte, a lomos de alguna caballería, desde la estación a Huerta (Aguilar, 1885: 164).

Esa localidad será la que, antes de que resonaran de nuevo los fuegos de la revolución en el país y de que Espartero regresara para dar comienzo a su segundo mandato, vería aposentarse en su término municipal una pequeña estación ferroviaria.



Imagen 2.- Estación de Huerta en 2012. Al fondo a la derecha se puede ver el edificio de viajeros, el retrete y los enclavamientos. A la izquierda, el muelle cubierto. Fotografía de Alejandro Martín del Pozuelo.

2. LOS INICIOS DE LA ESTACIÓN DE HUERTA

En pleno verano y cumpliendo con lo dictado en la R. O. de 9 de agosto de 1853, una nutrida comisión, encabezada por José María de Mora,

⁶ Boletín Oficial de la Provincia de Madrid, vol. 1930, n.º 1 (1 de enero de 1930): 4.

director general de Obras Públicas, ⁷ se desplazó a Aranjuez para reconocer el camino de hierro desde esta localidad hasta Tembleque. Para ello, se programaron distintos convoves que circularon por las vías durante toda la jornada, cruzándose en sentidos distintos en la estación de Villasequilla y parando en Huerta de Valdecarábanos para tomar agua. La velocidad de los trenes (12 km/h) y las largas pausas que se hicieron en las estaciones del trayecto hicieron que la jornada fuese extenuante, sobre todo para el tren de mercancías de 18 vagones y 9000 arrobas de peso que hizo nada menos que cuatro viajes. Al día siguiente, la comisión puso a prueba las locomotoras 1, 4, 8 y 14, que terminaron por funcionar de manera correcta.⁸ Habiendo sido las pruebas satisfactorias y comprobándose que los carriles no habían sufrido ningún desperfecto, el 15 de septiembre de 1853 quedó inaugurado y abierto el trayecto desde Aranjuez hasta Tembleque, abriéndose el siguiente tramo (hasta Alcázar de San Juan) el 20 de iunio de 1854, llegando el ferrocarril a Albacete el 18 de marzo de 1855, a Almansa el 17 de noviembre de 1857 y, por fin, a Alicante en 1858 (López y Torres, 2021: 4-7).

Quedaba así inaugurada la estación de Huerta y, por tanto, se configuraba el servicio que los caminos de hierro iban a prestar, desde ese momento, a la localidad toledana. No fueron, desde luego, unos servicios desorbitados, ni en lo tocante al tránsito de mercancías ni tampoco con respecto a los pasajeros. De hecho, los primeros horarios que se conservan de la estación toledana nos hablan de pocos convoyes y de viajes bastante largos. En 1856 un huerteño podía ir a Madrid en el tren n.º 1, que solamente circulaba con coches de primera y tardaba 2 h 47 m en el trayecto; en el mixto n.º 5, con coches de segunda y tercera (3 h 35 m) y en el mixto n.º 7, con coches de segunda (3 h 26 m). La vuelta la podía hacer en otros tres trenes: el n.º 2, con coches de primera (2 h 23 m), el n.º 6, un mixto con coches de segunda (3 h 28 m) o el mixto n.º 8, con coches de tercera (3 h 22 m). Tras la llegada del tren hasta Alicante en 1858, los horarios volvieron a cambiar y también lo hicieron las frecuencias. De los 7 trenes descendentes, solamente 2 paraban en Huerta; lo mismo ocurría con los 7 ascendentes.¹⁰

⁷ En ese momento, el ministro de Fomento era Agustín Esteban Collantes. El presidente del Consejo de ministros, por su parte, era Francisco Lersundi.

⁸ El Heraldo, n.º 3439 (16 de agosto de 1853): 3.

⁹ Gaceta de los caminos de hierro, vol. 1, n.º 23 (28 de septiembre de 1856): 16.

¹⁰ Gaceta de los caminos de hierro, vol. 3, n.º 25 (28 de septiembre de 1856): 16.

Aunque la creación de la estación se produjo cuando aún no había nacido la compañía de Madrid a Zaragoza y Alicante, no parece descabellado recordar, por lo menudo, cómo surgió MZA. Todo comenzó con la creación del ferrocarril de Madrid a Aranjuez y con su venta al Estado en 1852, por parte de José de Salamanca, por 15 millones de pesetas en acciones de ferrocarriles, quedándose él como arrendador de la línea con una renta de 375 000 pesetas anuales (Tedde, 1978: 17). Pero la intención del banquero de continuar el trayecto desde Aranjuez hasta Almansa hizo que las cosas tomaran otro rumbo. En primer lugar, el 9 de marzo de 1855 vio la luz una ley que sancionaba el citado camino de hierro, pero con una serie de especificaciones que intentaban bordear los tejemanejes de Salamanca. En la citada ley se obligaba al banquero a devolver los millones que había recibido por el Madrid-Aranjuez y por el Aranjuez-Almansa (en este último caso, en forma de subvención). Pero el movimiento del gobierno no pilló a contrapié a Salamanca, que en julio de 1856 acentuó su papel de intermediario. Primero, vendió el Madrid-Aranjuez-Almansa a Morny, Chatelus, Delahonte y Le Hon (del Grand Central francés) y a los Rothschild por 57,8 millones de pesetas. Luego hizo lo propio con la ampliación hasta Alicante de esta línea y, anteriormente, ya había representado a Morny y consocios en la concesión del Madrid a Zaragoza (Tedde, 1978: 18-20).

MZA se terminó creando el 31 de diciembre de 1856 con la concurrencia de la Sociedad Española Mercantil e Industrial, los socios franceses del *Grand Central* y, naturalmente, los *Rothschild*. Salamanca también participó en la aventura. Su capital inicial era de 456 millones de reales, dividido en 240 000 acciones de 1900 reales. Esta división no era fruto de un capricho, correspondía al deseo de los inversores en la empresa, casi todos ellos galos, de fraccionar el capital en acciones de 500 francos franceses, que al cambio suponían los 1900 reales de vellón.

Ya dentro del organigrama de MZA, la estación huerteña transitó por sus primeros años de forma discreta, discreción que, a buen seguro, tuvo que ver con la ya comentada distancia entre pueblo y tren. No obstante, en 1860 se le propuso a la compañía construir una serie de edificios accesorios para que los trabajadores que prestaban servicio en la estación pudieran aposentarse de forma más cómoda, pues Huerta estaba muy lejos, el terreno era insalubre por pasar cerca de la estación un arroyo y los trabajadores iban creciendo en número. Finalmente, y con un coste de

12.600 reales de vellón, se llevó a cabo dicha intervención en la estación, que se puede considerar como una de las primeras reformas.¹¹

Diez años después, MZA volvió a intervenir en la estación, esta vez en uno de los muelles. Aunque el tránsito de mercancías no era muy elevado, parecía oportuno dotar a las instalaciones ferroviarias de Huerta con un muelle cubierto, pero no cerrado, a fin de garantizar una mejor preservación de las mercancías depositadas en él. El cubrimiento, que sufrió algunas contingencias verdaderamente extravagantes (el contratista que debía cubrir el muelle llegó y se fue porque no estaba la cubierta de hierro; la sillería para las columnas del muelle era pequeña; se tuvo que replantear el poner las columnas a 0,6 m del borde para que las puertas de los vagones y coches no chocaran con ellas...), fue completado en 1871.¹²

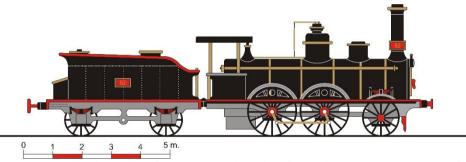


Imagen 3.- En la documentación sobre las obras de reforma del muelle de Huerta se cita la locomotora 104, del mismo estilo que la representada en la imagen, la 92. Era un vehículo construido por Evrard en 1862 con rodaje 1-2-0. Imagen del autor a partir de los datos de Comas, 2011: 11 y 98.

Resulta también curiosa la intervención en la estación ocurrida en 1876. El jefe del movimiento de MZA escribió al director de la Compañía diciendo que en la estación de Huerta era necesario un destacamento de Guardia Civil, para lo cual había que facilitar una habitación para ese destacamento, habitación aislada de las demás. Para que la cosa no se fuera de madre con el precio, el jefe del movimiento proponía al director que se compartimentara el comedor del telegrafista con un tabique y se abriera una puerta en el lateral de la estación, lado Madrid. La obra se autorizó ese mismo año de 1876, y aunque no se sabe cuánto tiempo estuvieron los Guardias Civiles en la estación, lo cierto es que si se puede intentar

¹¹ Archivo Histórico del Ferrocarril (en adelante, AHF (Madrid)), Sig. C-0595-001.

¹² AHF (Madrid), Sig. C-0595-001.

adivinar por qué se pidió algo tan concreto: los fuegos de la III Guerra Carlista, aunque ya apagados, todavía rescoldaban por los sucesos traumáticos que la pequeña estación experimentó en 1873 y 74 y que luego veremos, así que no parecía descabellado solicitar la presencia permanente de un cuerpo de seguridad.¹³

Se han citado algunas reformas en Huerta que fueron configurando el espacio ferroviario de la localidad, así que parece buen momento para hablar de la estación en sí. Vamos a viajar a 1879, pues el plano más antiguo que se conserva es de ese año.

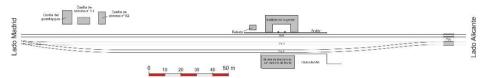


Imagen 4.- Plano de Huerta de Valdecarábanos en 1879. Elaboración del autor a partir de los datos del AHF (Madrid), Sig. B-0047-002.

La estación contaba con tres vías para dar servicio al tráfico ferroviario: la principal, que era la más próxima al edificio de viajeros, y dos vías apartadero, una de las cuales era tributaria de los dos muelles, uno descubierto y otro cubierto, como ya se ha comentado. También se han referido las obras de construcción de las viviendas para dar servicio a los trabajadores, que se pueden ver en la parte superior del esquema. Por último, en Huerta se podía encontrar un retrete en el lado Madrid y un edificio de viajeros en forma de U, muy sencillo, que replicaba otros de parecida construcción en la ampliación de Aranjuez a Tembleque, como el de Quero. Era, por tanto, una estación con instalaciones modestas que servía para garantizar el cruce de convoyes entre Madrid y Levante y entre la capital y Andalucía. La compañía no esperaba gran cosa de la estación y la estación tampoco las esperaba por parte de MZA.

Las dos últimas intervenciones de gran calado en el siglo XIX tuvieron que ver con la construcción de la carretera de Mora a la casilla de Dolores y con un cambio en el edificio de viajeros. Con respecto a la carretera, el asunto afectaba a la pequeña estación toledana porque cruzaba la línea ferroviaria en el lado Madrid, por lo que el establecimiento de un paso a nivel con guardabarreras era más que necesario. El proyecto de una carretera de tercer orden ya aparecía nombrado en la ley de 27 de julio de

¹³ AHF (Madrid), Sig. C-0595-001.

1883 (Catalina, 1883: 29). Años después, en 1897, el Cuerpo Nacional de Ingenieros determinó de qué manera ambas vías de comunicación debían interactuar, aunque los cambios continuaron durante el siglo XX.¹⁴

Ese mismo año de 1897 se aprobó una primera modificación del edificio de viajeros antes de que en el siglo XX se transformara por completo. Como ya se ha comentado, el edificio tenía forma de U, lo que hacía que los pabellones laterales se acercaran demasiado a la vía, ocasionando molestias a los trabajadores y al público cuando un tren se detenía y se abrían las puertas de los coches. Se decidió reducir el largo de los pabellones, acortándolos en un 1 m, lo que implicaba más comodidad para los usuarios del tren... Y mayor incomodidad para los habitantes de la estación, que veían reducido el espacio del que gozaban en casi 4 m². 15



Imagen 5.- La primera estación de Huerta fue como la que vemos en la foto, que es la de Quero, en una fotografía de Juan Salgado Lancha de 1914. © AHF (Madrid), sig. MZA-1284-IF-9-43.

¹⁴ AHF (Madrid), Sig. C-1220-001.

¹⁵ AHF (Madrid), Sig. C-0595-001.

2. 1. Huerteños al tren

Parece pertinente incluir, aunque sea de forma concisa, algunas reflexiones sobre lo que suponía viajar, para los huerteños, en estos primeros convoyes ferroviarios decimonónicos. Es lícito imaginar que el tren, en estos primeros momentos, sería visto por los habitantes del lugar como un elemento discordante en un paisaje que había permanecido inalterado durante millones de años. El relieve tabular de la Mesa de Ocaña, tendida en las estribaciones de los campos de Huerta, era una estampa que apenas si se había alterado en la retina de los campesinos y jornaleros. Sin embargo, el trepidar de la máquina, el humo de la chimenea y el resoplar de la locomotora eran perturbadores y, al decir de algunos, incluso odiados (Giner, 1983: 55). Para más inri, el 8 de septiembre de 1878 vio la luz un reglamento que establecía, en su artículo 25, que todas las estaciones se arreglaran diariamente con el meridiano de Madrid, lo que en algunos sitios implicaba que la hora local y la del tren no coincidían (Aguilar, 1885: 242). ¹⁶ Sí, había motivos para recelar del ferrocarril.

El público potencial del tren se dividía en distintos grupos de huerteños: los que ya habían viajado en tren y miraban con condescendencia las cosas que se decían sobre él, los que no sabían qué era el ferrocarril y no querían alternar con los que sí lo sabían, sobre todo por no descubrirse, y el vulgo, que no tenía miedo de mostrar su ignorancia y que decía cosas como que si no se cerraban los ojos en el tren te podías quedar ciego (Castro, 1871: 8-10).

No es sencillo argüir si los viajes eran cómodos o no, porque tenemos testimonios de todo tipo. Por un lado, nos encontramos con las palabras de Pedro Antonio de Alarcón, que en un viaje a Santander alababa la comodidad del tren. Por el otro, tenemos algunas crónicas periodísticas, como la aparecida en *La Ilustración*, en 1854, donde se nos narra un viaje de Madrid a Tembleque (pasando, por tanto, por nuestra recién estrenada estación de Huerta), en donde el plumilla destacaba el estrépito del tren y el que en los carruajes de tercera clase se colase la lluvia, lo que provocaba el malestar profundo de los viajeros (Cos, 1925: 416). Así que lo que realmente importaba en los viajes era saber en qué clase se iba a viajar, pues de ello dependía el hacerlo con cierto confort.

La situación siguió así hasta 1901, cuando se decretó la adopción de la hora de Greenwich en los ferrocarriles y en los principales organismos nacionales (Marín, 2021: 50).

Otro problema para los viajeros eran los descensos de los carruajes cuando los convoyes paraban. En Huerta, a finales del siglo XIX, los trenes quedaban fuera del andén cuando hacían la pausa de 6 minutos para tomar agua. Esto ocasionaba caídas de los viajeros que, afortunadamente, se redujeron porque MZA decidió aumentar el andén en 50 m por el lado Alicante y en 30 m por el lado Madrid, terminándose las obras el 10 de enero de 1898 por un total de 819,53 pesetas.¹⁷

Los pocos viajeros de Huerta que se atrevían a coger el tren también estaban expuestos a los atentados. Quizás los más traumáticos fueron los provocados por el carlismo. Ya en 1873 la pequeña estación toledana había sufrido robos y destrozos en los aparatos telegráficos, ¹⁸ pero el suceso más perturbador fue el atentado de 1874 en uno de los viaductos de Despeñaperros, en donde los carlistas destrozaron la obra de ingeniería, lo que afectó al tráfico entre Madrid y Jaén, Huerta incluida.

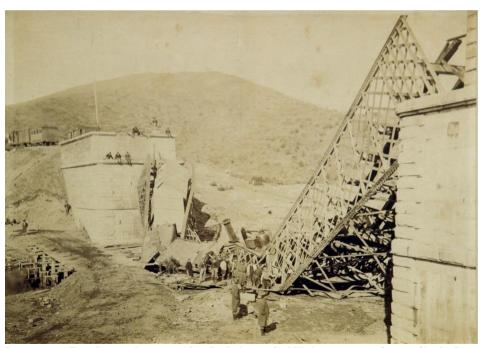


Imagen 6.- Estado en el que quedó el viaducto de Vilches, en una fotografía de Jean Laurent y Minier de 1874. © AHF (Madrid), sig. IG-01108-SEQ-002-R

¹⁷ AHF (Madrid), Sig. C-0595-001.

¹⁸ AHF (Madrid), Sig. W-0002-001.

Por supuesto, los accidentes también estaban a la orden del día, y algunos de ellos afectaron a los viajeros huerteños. El impacto de los mismos, en un momento en el que los frenos eran de husillo, la señalización deficiente y los carruajes de madera (lo que provocaba graves heridas por astillas cuando había un accidente y estos quedaban destrozados) hicieron que algunas crónicas resultaran truculentas.

De todos los que ocurrieron en la estación, son de destacar dos. El primero de ellos, ocurrido en 1862, consistió en el choque de los trenes 21 y 23. El asunto fue lo suficientemente grave como para que se condenara a un mes de arresto y al pago de una abultada suma al jefe de estación de Huerta. MZA, para evitar futuros percances por este motivo, decidió instalar un disco para aminorar la velocidad de los trenes que venían desde Alicante. Curiosamente años después, en 1883, un tren de mercancías destrozó el disco de entrada por llevar la carga mal asentada, por lo que hubo que cambiarlo. ²⁰

El otro accidente grave ocurrió en 1856. En este último caso y en tramo Huerta-Villasequilla se produjo un incendio de la diligencia de la Compañía de Postas Generales, embarcada en Tembleque en el tren n.º 1. Las llamas provocaron que muchos viajeros se arrojasen del tren en marcha, lo que terminó provocando 5 muertes y 1 herido (FCMAF, 2020: 7).

Otro gran problema para los viajeros que pasaban por la estación eran las numerosas consecuencias provocadas por los temporales. Sus efectos eran diversos: cortadura de las vías, desmoronamiento de taludes, descarrilamientos, etc. Tenemos constancia de ellos en 1858,²¹ 1866,²² 1876,²³ 1891 (especialmente virulento en Castillejo y con arrastre de raíles, postes e hilos telegráficos),²⁴ 1893²⁵ (el agua del arroyo de La Torrentera se llevó por delante un pontón de cuatro m de luz hecho en madera, lo que hizo que MZA lo cambiara por otro de 10 m de luz y hierro),²⁶ 1897,²⁷

¹⁹ La Nación, vol. 2, n.º 456 (26 de octubre de 1865): 2.

²⁰ AHF (Madrid), Sig. C-0595-001.

²¹ La Época, vol. 10, n.º 2877 (24 de agosto de 1858): 3.

²² La Correspondencia de España, vol. 19, n.º 2897 (6 de enero de 1866): 3.

²³ Gaceta de los caminos de hierro, vol. 21, n.º 50 (10 de diciembre de 1876): 7.

²⁴ La Época, vol. 43, n.º 14.021 (13 de septiembre de 1891): 2-3.

²⁵ El Imparcial, vol. 27, n.º 9461 (18 de septiembre de 1893): 1.

²⁶ AHF (Madrid), C-0595-001.

²⁷ La Dinastía, vol. 15, n.º 6300 (14 de septiembre de 1897): 3.

1901 (se produjeron desperfectos en el gabinete telegráfico, el tejado y los retretes), ²⁸ etc.

Quedémonos un momento con la riada de 1891, pues su especial virulencia hizo que MZA tuviera que intervenir en las obras de fábrica de la estación. El presupuesto era de 28.200 pesetas, y consistía en un desmonte, prolongar el alcantarillado y alargar la vía apartadero para facilitar el cruce de los trenes. Con el fin de facilitar las maniobras en el muelle, se instaló una vía muerta unida al segundo apartado por dos plataformas de girar vagones. La reforma, de cierto calado, quedó terminada el 8 de agosto de 1892.²⁹

3. LA ESTACIÓN DE HUERTA Y EL SIGLO XX

Si durante el siglo XIX la estación de Huerta tuvo pocas reformas, el siglo XX fue un momento fundamental para su futuro. Muy tempranamente, en mayo de 1904, se aprobó la modificación da las vías secundarias de la estación por un valor total de 12.000 pesetas. En ese momento, las instalaciones de Huerta habían mejorado, pues se había anexado una pequeña lampistería a espaldas del edificio de viajeros, un depósito de agua, otra vivienda extra para trabajadores y un horno que cumplía con distintas funciones. Con respecto al esquema de vías de la estación, y como resultado de la ampliación de 1891, las tres vías de 1879 se habían convertido en 4.

Fueron, por tanto, las vías 2, 3 y 4 las que se prolongaron, y no lo hicieron por un capricho, sino más bien para dar respuesta al crecimiento del tráfico de convoyes hacia Madrid y hacia los puertos mediterráneos, aumento que tenía que ver con la firma del convenio entre España y Francia a cuenta de la filoxera en el país vecino y, por tanto, del trasiego constante de vagones, plataformas y bocoyes cargados de vino de varios puntos de la nación.³⁰ La prolongación, finalizada en su totalidad en 1907, se hizo hacia el lado Alicante porque el paso a nivel de la carretera de Mora dificultaba hacerla en sentido Madrid. La intención era que las vías apartadero tuvieran una longitud útil de 400 m para estacionar trenes máximos de 50 vagones en doble tracción.³¹ Para articular la conexión

²⁸ AHF (Madrid), Sig. C-0595-001.

²⁹ AHF (Madrid), Sig. C-0595-001.

³⁰ AHF (Madrid), Sig. B-0020-008.

³¹ AHF (Madrid), Sig. C-0595-001.

entre los raíles y la carretera de Mora, la compañía usaba dos casillas aledañas: una que se ubicaba dentro de agujas y que ocupaba uno de los capataces de la 9.ª brigada y otra nueva, construida a partir de octubre de 1903, para dar servicio al paso a nivel.³²

Pero el gran cambio, el más definitivo, el que lo transformó todo en la estación toledana, fue la reforma y ampliación como consecuencia del establecimiento de la segunda vía entre Villasequilla y Tembleque, autorizado el 27 de abril de 1912. MZA ya había comenzado a tender la doble vía en su línea de Madrid a Alicante y Sevilla en 1905 (tramo Madrid-Getafe), así que no es de extrañar que la doble vía llegase a Huerta con prontitud (García, 2006: 3).

Como es sabido, la construcción de los ferrocarriles españoles a partir de la ley de 1855 recomendaba hacer la explanación para la instalación de la segunda vía, aunque en ese momento se clavase una sola. Desdoblar las vías, ya en pleno siglo XX, era un acierto para MZA, pues el tráfico hacia Madrid y el Mediterráneo iba creciendo y lo seguiría haciendo hasta 1916-17, cuando el elevado tránsito de mercancías, el mal estado de algunas instalaciones, el escaso mantenimiento de máquinas, vagones y carriles y la incapacidad de dar demanda a todas las peticiones de materias primas por parte de las naciones europeas en guerra hicieron que todo se precipitara hacia el conocido como "problema ferroviario" (Marín, 2008: 178-180).

La reforma implicaba la aparición de una vía primera descendente y una segunda ascendente, esta última la más cercana al edificio de viajeros (curiosamente, hoy en día sigue siendo así). Entre ambas vías y a partir del paso a nivel de la carretera de Mora, guardado con una casilla, se establecía un cambio para garantizar la circulación en contravía en aquellos casos que así lo requirieran. Las cuatro casillas existentes en la estación y el horno seguirían en su sitio, así como la máquina fija y los depósitos de agua. Se establecían dos vías apartadero, una de las cuales daría servicio a los nuevos muelles, uno descubierto con acceso a través de rampa y otro cubierto y cerrado. El edificio de viajeros sería sustituido por el actual, de dos plantas, con retretes separados del cuerpo principal y ubicados en el lado Alicante. Se construirían dos grandes andenes de unos 200 m cada uno para viajeros. El secundario, ubicado entre las dos vías generales, tendría en ambos extremos sendas salidas de agua para dar servicio a las

³² AHF (Madrid), Sig. C-1279-020.

locomotoras. Por último, se construiría una quinta vía apartadero al lado contrario de los muelles y cercana al final del andén principal.³³

Aprovechando la profunda reforma en Huerta y teniendo en cuenta la necesidad de hacer los cambios de vía a través de un sistema de transmisiones funiculares Henning, el 4 de noviembre de 1912 también se aprobó el proyecto a través del cual, un año después, se construyó un edificio de enclavamientos para organizar la circulación en la estación toledana. En un primer momento se pensó instalarlo en el lado Alicante, cerca del edificio de viajeros, pero luego cambió su ubicación por la definitiva, en el lado Madrid.³⁴

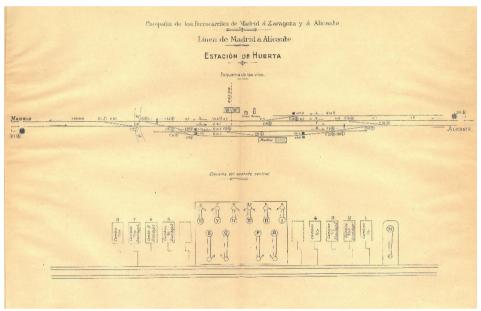


Imagen 7.- Esquema de vías y del aparato central para los cambios en Huerta. Obsérvese que la caseta de enclavamientos aparece en el lado Alicante, pero su ubicación final fue al lado contrario. © AHF (Madrid), Sig. C-0595-001.

El 26 de junio de 1915, después de años de reformas y variaciones, el nuevo edificio de viajeros de Huerta, que la compañía construyó usando el modelo que tenía en Criptana y es el actual, quedó terminado.³⁵

³³ AHF (Madrid), Sig. B-0020-008.

³⁴ AHF (Madrid), Sig. C-0595-001.

³⁵ AHF (Madrid), Sig. C-0055-002.

La construcción de la doble vía, sin embargo, no satisfizo a todo el mundo. Por ejemplo, los propietarios del molino de harinas llamado de Mazón, en el arroyo Cedrón (término de Villasequilla), se quejaron amargamente a MZA por la trepidación que supondría el paso de más trenes, el acercamiento de las nuevas vías al molino y la escasa luz que la alcantarilla tenía. Pero MZA se llamó a andana, negó que las quejas de estos vecinos tuvieran fundamento y archivó el asunto.³⁶

Otro de los grandes problemas que tenía la estación era el tamaño de la vía apartadero, que no era capaz de garantizar el estacionamiento de los trenes de mercancías de 60 vagones, que circulaban en pequeña velocidad. Esos convoyes debían apartarse para dejar vía libre a los trenes de pasajeros, lo que implicaba que había que fraccionarlos. El 9 de julio de 1920 se aprobó un presupuesto de 7100 pesetas y se iniciaron las obras para llevar a cabo esa necesaria ampliación.³⁷

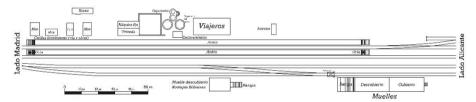


Imagen 8.- Vista en planta de la estación de Huerta tras los cambios de 1920. En el esquema se pueden ver los nuevos depósitos de agua, el cobertizo de la máquina fija, el nuevo edificio de viajeros y la caseta de enclavamientos en su ubicación final, en la que ha estado hasta su reciente desmantelamiento. Elaboración del autor a partir de la información del AHF (Madrid), Sig. C-0055-002.

Tras estas grandes reformas en la estación, el resto de intervenciones, salvo las referidas a las bodegas que ahora se verán, no tuvieron un impacto tan grande y consistieron en reparaciones, arreglos y modificaciones puntuales, como la autorizada el 18 de agosto de 1930, por un precio de 8000 pesetas, para la construcción de un pequeño cobertizo que evitara el robo de carbón de la máquina fija de la estación, que era la que daba servicio a la toma de agua de la estación.³⁸

Ya se ha hablado de cómo interaccionaron vía y carretera a la hora de encontrarse en el lado Madrid, interacción que provocó no pocos

³⁶ AHF (Madrid), Sig. C-0595-001.

³⁷ AHF (Madrid), Sig. C-0055-002.

³⁸ AHF (Madrid), Sig. C-0055-002.

quebraderos de cabeza para MZA y para el ministerio de fomento, entre otras administraciones. Para evitar continuar con los cruces entre trenes y un tráfico rodado cada vez mayor se decidió construir un paso superior de la carretera, lo que se aprobó en 1940, un año antes de que se decidiera la construcción de RENFE³⁹, aunque el proyecto era de mayo de 1936.⁴⁰



Imagen 9.- El encuentro entre el ferrocarril y los caminos y carreteras se protegía con las casillas de los guardabarreras, como la que aparece en la foto, perteneciente a Huerta. La fotografía es de Vicente Garrido Moreno y está tomada en 1956. © AHF (Madrid), Sig. VG-IF-1183.

3. 1. Huerta y el vino

Los cultivos vitivinícolas de Huerta y de los pueblos de alrededor hicieron de la estación un sitio atractivo para la instalación de grandes bodegas que trasegaran vino hacia la capital y los puertos. La primera en instalarse fue la bodega de las Bilbaínas, que usó los terrenos del antiguo

³⁹ AHF (Madrid), Sig. B-0020-008.

⁴⁰ AHF (Madrid), Sig. C-0287-004.

parador ya mencionado para ampliar su negocio en la provincia de Toledo. Por desgracia, la ubicación no era la más deseable, ya que la bodega quedó sobreelevada con respecto a las vías, lo que conllevó que en 1904 se autorizara a la empresa vinatera a construir una manga de lona, conectada a una tubería, que servía para llenar pipas y barricas. MZA y las Bilbaínas firmaron un contrato el 4 de abril de 1904 por un total de 10 pesetas al año por el uso de la citada manga.⁴¹



Imagen 10.- Restos de la arqueta por donde las Bilbaínas trasegaban el vino. Fotografía del autor, 2023.

Los cambios acaecidos en la estación toledana que ya hemos indicado (construcción del nuevo edificio de viajeros, modificación del viario para instalar la doble vía, etc.) hicieron que los antiguos muelles, cercanos a la bomba de trasiego de vino, cambiaran de sitio. En 1913 la empresa vizcaína pidió la construcción de un nuevo muelle, costeado con fondos propios, a unos 35 o 40 m de los antiguos. MZA dio el visto bueno a esta modificación, indicando a la bodega, eso sí, que además del coste de las

⁴¹ AHF (Madrid), Sig. C-0595-001.

obras de fábrica tendrían que abonar 1,25 ptas. por cada vagón vacío que entrase en la vía del muelle y saliera cargado y 2,5 ptas. por cada vagón cargado que también saliera con carga.⁴²

El 9 de septiembre de 1913 se elaboró un pliego de condiciones para que MZA y las bodegas pudieran organizar todo lo relacionado a la carga y descarga del vino. Se establecía el uso exclusivo de la vía apartadero para tal fin, así como la concesión de 24 horas para cargar los vagones vacíos y 48 horas para su descarga. Tras la pertinente revisión del documento, las dos entidades lo firmaron el 20 de febrero de 1914, ingresándose un mes más tarde las 1152 pesetas del coste total del muelle descubierto... Más 300 pesetas extra por la construcción de una rampa de acceso. Finalmente, el 22 de mayo de 1914 se entregó la obra a las Bilbaínas, pero un desacuerdo con el canon anual por el uso del muelle retrasó su puesta en marcha. Tras la crisis generada por el problema ferroviario, las percepciones por derechos de maniobras también cambiaron, subiendo de precio en más del doble. 43

El otro bodeguero que se instaló en Huerta fue Leandro Briz Palacios. 44 El 8 de febrero de 1928 este empresario contactó con el ayuntamiento constitucional de Huerta de Valdecarábanos, anunciando la construcción, de nueva planta, de una bodega en una finca de su propiedad, con una nave de 80 x 7 m y aneja a la estación. Su intención era que el alcalde facilitara la gestión con el ministerio de fomento y, de paso, con MZA. La compañía, ya habituada al trato con empresarios vinateros, accedió a lo pedido por Leandro Briz el 15 de marzo de 1928, aunque recordándole la necesidad de que la nave fuese sólida y resistente, con cubierta de teja u otro material incombustible para evitar incendios al paso de los trenes. MZA también quedaba exenta de responsabilidades si se producían desperfectos o averías en la obra a causa de la explotación regular y bien ordenada del ferrocarril.

Para 1929 la bodega ya estaba funcionando, pero no con plena capacidad, por lo que de nuevo se produjo el intercambio epistolar entre Leandro Briz y MZA. El vinatero pretendía que la compañía estudiase una ampliación de vías por tener problemas, para cargar sus fudres. Pero la compañía no estaba dispuesta a sufragar los costes de esas modificaciones,

⁴² AHF (Madrid), Sig. D-0049-001.

⁴³ AHF (Madrid), Sig. C-0055-002.

⁴⁴ Toda la información sobre esta bodega se puede consultar en AHF (Madrid), Sig. C-0055-002.

y sugirió a Leandro Briz que fuese él quien corriera con las casi 10.000 pesetas que implicaba el aumento de la vía de servicio de su bodega. Sin embargo, la dificultad de hacer desmontes para llevar a cabo la propuesta del bodeguero no convenció a MZA, que se decantaba por prolongar la vía de los muelles, siempre que Leandro Briz pagase su parte. Pero en diciembre de 1929 la situación del vinatero, al decir de él mismo, no era boyante y su tono con respecto a MZA comenzaba a ser más contundente:

Lo verdaderamente lamentable es que las compañías ferroviarias, que son las más beneficiadas con la prosperidad industrial del país, pues con sus elevadas tarifas de transporte se puede asegurar que se llevan el 50% del valor de la mercancía (y hablo de mi negocio de vinos) mucho más teniendo en cuenta la competencia que existe en este negocio, por lo que con trabajo se saca para pagar los transportes a referidas compañías no den las facilidades máximas que pueda; si no que al contrario de esto, no hacen más que poner dificultades y obstáculos por lo que son muchas veces la causa del fracaso de muchos negocios que se establecen en inmejorables condiciones.

Para 1930 MZA tenía claro que lo que Leandro Briz buscaba era disponer, bien en la vía del muelle, bien en la prolongación de la 3.ª vía, de un trozo de vía para su uso exclusivo sin tener que desembolsar dinero alguno. Además, el jefe del movimiento aportaba un dato: según las estadísticas de Huerta, el Sr. Briz solamente sacaba dos fudres al mes de vino, por lo que se llegó a la conclusión de que no cabía ampliación en la estación. Pero Leandro Briz, lejos de desanimarse, siguió con el intercambio epistolar. Así, el 8 de marzo de 1930 volvió a contactar con el ingeniero jefe de vía y obras, diciéndole que, en efecto, su producción era poca y había otras bodegas mayores, pero también las había que no llegaban a la producción que él lograba. Y volvía a cargar contra las compañías, diciendo que daban pocas facilidades para el desarrollo de negocios como el suyo y preguntándose cómo debía proceder si su empresa está en gestación (recordemos que llevaba ya dos años funcionando). Argumentaba que pagaba a MZA, en concepto de portes por vinos, aceites y alcoholes unas 200.000 pesetas, dinero que debía tenerse en cuenta para que su petición se convirtiera en posible.

Pero la crisis de 1929 ya se dejaba sentir con fuerza en el país, por lo que el negocio vitivinícola había menguado y Leandro Briz se encontraba en la imposibilidad de llevar a cabo el desembolso que se le pedía. Además, el bodeguero argumentaba que había tenido que costear dinero

de su propio bolsillo para construir fudres, pues MZA no le facilitaba el material móvil que necesitaba para sus negocios. Finalmente y tras cuatro años de intenso intercambio postal, las cosas siguieron tal y como estaban.

3. 2. Los trabajadores de MZA

En este último subepígrafe vamos a analizar algunos casos de la interacción de la compañía ferroviaria con sus propios trabajadores, porque es un ejemplo magnífico de cómo se relacionaban ambos elementos de una ecuación necesaria para el correcto funcionamiento del tren español.

Aunque desempeñar un oficio en una compañía ferroviaria era una opción laboral apetecible, lo cierto es que esos agentes y factores de MZA no estuvieron exentos, al menos en Huerta, de situaciones de insalubridad de cierta gravedad. La construcción de la estación junto al arroyo del Derramadero y al de la borreguera hizo que, en épocas de avenida de aguas, tal y como ya se ha comentado en esta comunicación, los problemas crecieran: malos olores, problemas de circulación y embalsamientos de aguas. Todo ello propiciaba el aumento de mosquitos, los cuales eran vectores potenciales de contagio en una enfermedad endémica, en ese momento, en Toledo: el paludismo. En efecto, los casos que se produjeron en Huerta fueron de cierta gravedad, sobre todo el del siglo XIX, lo que nos indica que trabajar y vivir en el ferrocarril no te eximía, por desgracia, de pasar calamidades.

A finales del XIX y dentro de la estación, como se ha visto, había dos casillas, una que habitaban dos guardagujas con sus familias (7 individuos ambos) y otra ocupada por dos agentes del servicio, con tres personas de sus familias. Es decir, en dos viviendas de unos 40 m² vivían cuatro familias completas. Teniendo en cuenta que las casillas eran pequeñas, estaban en un pésimo estado y que, además, faltaban cuartos para alojar a dos mozos guardagujas y un guardabarreras, 45 es obvio que se producía un hacinamiento fatal que no era la mejor manera de garantizar la salubridad en caso de epidemia. Y esta llegó, en forma de paludismo y tos ferina.

Cabe preguntarse si la compañía no había tomado cartas en el asunto. Lo cierto es que la sección de Alicante opinaba que era justo construir un grupo de casillas en la estación para alojar a todos los trabajadores de forma cómoda, pero las gestiones no prosperaban, o al menos no lo hacían

⁴⁵ Este trabajador, de hecho, vivía en un vagón en la estación.

con la rapidez y premura que necesitaban los trabajadores de la estación. La propuesta que se hizo a la compañía era arreglar una de las casillas de vía y obras, que en ese momento estaba deshabitada, y dársela a una de las familias. Por otra parte, había que reparar la casilla de los guardagujas en el tejado, las puertas y las ventanas para que las condiciones de habitabilidad fuesen adecuadas.

La compañía decidió comprobar por sí misma si la situación era tan peliaguda como afirmaban los trabajadores de MZA. El 22 de enero de 1889 el médico de la compañía visitó las casillas de Huerta y realizó un informe en el que indicaba que donde habitaban los guardagujas era imposible vivir, pues en esa casilla de una cocina y dos dormitorios residían dos familias, 13 individuos, y, por las palabras del facultativo, un gran descuido y poca limpieza de la vivienda. Y el médico de MZA nos indica una cuestión que nos pone sobre aviso de lo sucedido en las viviendas de los trabajadores:

Esta casilla está situada al lado de otras que están en las mismas condiciones higiénicas que aquella y sin embargo no han tenido que lamentar las consecuencias tan funestas los que las habitan, por su aseo y limpieza.⁴⁶

Las consecuencias que tuvieron estas pésimas condiciones de habitabilidad fueron claras: fallecieron 4 niños de la misma familia por tos ferina en la casilla del guardagujas. Los padres de esos niños, que también habían padecido las consecuencias de estar hacinados en un terreno propicio a las infecciones y se habían contagiado de paludismo, decidieron abandonar la estación de Huerta con el único hijo que sobrevivió y marcharse a vivir a Cercedilla.⁴⁷

Tras el catastrófico desenlace de la infección de tos ferina MZA tomó cartas en el asunto y el 30 de enero de 1890 ordenó la reparación inmediata de la casilla de los guardagujas, junto con la habitación de la vivienda que no se usaba.

Con el tiempo, la dotación de personal en Huerta creció y, desde luego, la documentación así lo confirma. Para 1922 se contaban hasta 72 trabajadores, por lo que las peticiones de aumento de las instalaciones parecían juiciosas, teniendo en cuenta que la distancia al núcleo habitado más cercano era, como ya se ha comentado, elevada. Fruto, de nuevo, del

⁴⁶ AHF (Madrid), Sig. C-0595-001.

⁴⁷ AHF (Madrid), Sig. C-0595-001.

aumento de trabajadores y de balsas de agua no desecadas se produjo el segundo caso epidémico en la estación de Huerta de Valdecarábanos, que tuvo que ver con un brote de paludismo ocurrido a finales de la dictadura primorriverista. El 2 de octubre de 1928 el médico de El Romeral se percató de varios casos de paludismo en los agentes de la casilla 85, atribuidos a unas charcas a lo largo de la línea férrea desde Huerta a la citada casilla. Esas charcas se habían producido por la extracción de arena para los areneros de los trenes. Al quedar los agujeros sin colmatar y venir la época de crecidas del arroyo del Derramadero, los casos de paludismo se multiplicaron. Sin embargo, en este caso la actuación de MZA fue mucho más rápida y contundente, ya que el 8 de octubre se desecaron (Adán y Marín, 2021: 259-260).

Ya que se ha mencionado la carga de arena, parece pertinente comentar otro caso curioso ocurrido en Huerta, en este caso con los operarios que se encargaban de tal empleo. La existencia de rampas de subida y bajada en el entorno de la estación hacían recomendable la instalación de un pequeño depósito de arena para las locomotoras de vapor, la cuales, cuando así lo necesitaban, expulsaban la citada arena por un tubo cercano a las ruedas con el fin de ganar un poco de tracción. Además, en el entorno de la estación había materia prima de sobra, así que MZA consideró oportuno proveer a sus máquinas de este elemento en Huerta.

Pues bien, el 18 de julio de 1892 Antonio Muñoz Valero, de 56 años y empleado del ferrocarril como obrero de vía y obras durante 16 años (en las brigadas 16 y 17), se dio de baja por enfermedad del pecho, por lo que para subsistir pidió la carga de arena en la estación de Huerta para la tracción de las máquinas, lo que se le concedió. Además, se le dio la venta del agua en la caseta de la aguadora. Sin embargo, este trabajador pedía la exclusividad de la carga de arena, ya que, al parecer, el cartero de Huerta cobraba 2 pesetas menos por cada vagón cargado de arena. Pero el mal desempeño del contratista de la arena y de algunos de sus 8 hijos, uno de los cuales terminó despedido de MZA por su mal comportamiento, hicieron que la compañía decidiera desestimar la petición de Antonio Muñoz y archivar el caso en 1895. 48

El último ejemplo que se va a comentar sobre la actuación de MZA cuando las instalaciones ferroviarias así lo requerían tuvo que ver con el conflicto bélico de la Guerra Civil. El 23 de septiembre de 1936 se comunicaba que la estación de Huerta había sufrido un bombardeo por

⁴⁸ AHF (Madrid), Sig. C-0595-002.

parte de la aviación de los golpistas, fruto del cual se habían producido daños en las cuatro viviendas de los trabajadores de MZA por un total de 28.837,43 pesetas, quedando cortada la vía ascendente e inutilizados los cambios. ⁴⁹ El 11 de diciembre de 1938 las casillas de empleados de la estación aún estaban sin reparar. ⁵⁰ Hubo que esperar hasta el 29 de diciembre de 1939 para que se elaborase el proyecto de reconstrucción de las cuatro viviendas destrozadas por el bombardeo, pues su mal estado había obligado a los agentes a irse a vivir al pueblo.

El proyecto final se aprobó el 18 de enero de 1940, para lo cual se hizo una convocatoria con el fin de que concurrieran el máximo número posible de constructores. Fue contratado Filomeno Navarro Navarro para las obras de destajo de las cuatro casas. El presupuesto final que este constructor había ofrecido era de 43 886 pesetas (presupuesto ofrecido el 21 de septiembre de 1940 y confirmado el 3 de octubre de 1940). El dinero salía de una partida específica llamada "Reparaciones y reconstrucciones por Guerra", pero la reparación aún no se había llevado a cabo en junio de 1941, por lo que, aunque parece que al final sí se intervino en las viviendas, la falta de documentación impide saber hasta qué punto fueron intensas esas reformas.⁵¹

CONCLUSIONES

Hace escasos meses la estación de Huerta de Valdecarábanos experimentó en sus propios muros el desinterés que existe en este país por el patrimonio ferroviario. Después de los avatares que se han expuesto en esta comunicación, tras establecerse en 1853, experimentar distintas reformas, cambiar de vías en 1912 y 1920, aposentar dos grandes bodegas en su seno y un sinfín de vicisitudes más, tras todo ello, la pala y el olvido han hecho su aparición. Se han desmantelado el retrete, el precioso edificio de enclavamientos y el muelle cubierto, dejando el entorno de la estación con el edificio de viajeros y los grandes depósitos de agua, ajados, herrumbrosos y, seguramente, también condenados a muerte en un futuro no muy lejano. Es verdad que a la estación ya no va nadie si no es a fotografiar trenes, dar un agradable paseo en los dos fines de semana de "la merienda" de Huerta o acceder a alguno de los caminos rurales que

⁴⁹ AHF (Madrid), Sig. C-0287-004.

⁵⁰ AHF (Madrid), Sig. C-1380-002.

⁵¹ AHF (Madrid), Sig. C-0287-004.

parten de la estación. Pero tal cuestión no debe hacernos olvidar que estas instalaciones fueron parte de la historia de Huerta y que su deterioro y desaparición son un clavo más en el ataúd que encierra, desgraciadamente, la multitud de edificios ferroviarios que ya han desaparecido.



Imagen 11.- Aspecto actual de la estación, cerrada, sin el edificio de enclavamientos, sin retrete y sin muelle cubierto. Fotografía del autor, 2023.

Parece lógico pensar, por tanto, que la lejanía de la estación del núcleo poblacional homónimo y el cese del servicio de viajeros y mercancías supusieron su olvido en el siglo XX, acrecentado con la destrucción de su patrimonio que se ha comentado. Ubicarla en medio de la nada no ayudó a que su relación con Huerta fuese fluida, pues, aunque durante muchos momentos el tránsito por sus vías fuese intenso y provechoso para la economía huerteña, no terminó por transformar de manera profunda algunas estructuras socioeconómicas de la localidad, que siguieron imperturbables.

Quede esta comunicación, por tanto, como testimonio y recuerdo de lo que un día fue esta estación y como memoria viva de las gentes que, un día, vivieron en medio de la nada.

FUENTES

Boletín Oficial de la Provincia de Madrid, vol. 1930, n.º 1 (1 de enero de 1930).

El Castellano, vol. 16, n.º 2966 (5 de mayo de 1919).

El Castellano, vol. 30, n.º 7784 (4 de mayo de 1934).

El Heraldo, n.º 3439 (16 de agosto de 1853).

El Imparcial, vol. 27, n.º 9461 (18 de septiembre de 1893).

El Siglo futuro, vol. 13, n.º 4179 (30 de octubre de 1920).

El Tío Camorra, vol. 1, n.º 1 (1 de septiembre de 1847).

Gaceta de los caminos de hierro, vol. 1, n.º 23 (28 de septiembre de 1856).

Gaceta de los caminos de hierro, vol. 3, n.º 25 (28 de septiembre de 1856).

Gaceta de los caminos de hierro, vol. 21, n.º 50 (10 de diciembre de 1876).

La Correspondencia de España, vol. 19, n.º 2897 (6 de enero de 1866).

La Dinastía, vol. 15, n.º 6300 (14 de septiembre de 1897).

La Época, vol. 10, n.º 2877 (24 de agosto de 1858).

La Época, vol. 43, n.º 14.021 (13 de septiembre de 1891).

La Nación, vol. 2, n.º 456 (26 de octubre de 1865). AHF (Madrid), Sig. B-0047-002.

AHF (Madrid), Sig. B-0020-008.

AHF (Madrid), Sig. C-0055-002.

AHF (Madrid), Sig. C-0287-004.

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

AHF (Madrid), Sig. C-1220-001.

AHF (Madrid), Sig. C-1279-020.

AHF (Madrid), Sig. C-1380-002.

AHF (Madrid), Sig. D-0049-001.

AHF (Madrid), sig. IG-01108-SEQ-002-R.

AHF (Madrid), Sig. MZA 1284-IF-9-43.

AHF (Madrid), Sig. VG-IF-1183.

AHF (Madrid), Sig. W-0002-001.

BIBLIOGRAFÍA

- Adán Valero, Inmaculada y Marín Arroyo, Daniel (2021), "Infecciones palúdicas y de tos ferina en la línea ferroviaria de Madrid-Zaragoza-Alicante. El caso de Huerta de Valdecarábanos", en *Revista de la CECEL*, n.º 21. Hospitales y su entorno (III), Madrid, CECEL, pp. 241-264.
- Aguilar, Julián (1885), *El consultor del viajero*, Madrid, Imprenta de Manuel Minuesa.
- Castro y Serrano, José de (1871), *La Capitana Cook. Estudio de viajes*, Madrid, Imprenta de T. Fontanet.
- Catalina y Cobo, Mariano (1883), *Memoria sobre el estado de las carreteras en el año de 1883*, Madrid, Tipografía de los huérfanos.

- Comas, Pere (2011), Breve historia de la tracción vapor en MZA, trensim.com.
- Cos, Felipe de (1925), "Evolución del material de transporte en España", en *Ingeniería y construcción*, *n.º 33*, Madrid, pp. 416-421.
- FCMAF (2020), Accidentes ferroviarios en Castilla-La Mancha, Ciudad Real.
- García Álvarez, Alberto (2006), "El sentido de circulación de los trenes en la vía doble", en *IV congreso de Historia Ferroviaria*, Málaga, FFE, pp. 1-21.
- García Lozano, Inmaculada y Moreno Burgos, María Dolores (2008), *Historia gráfica del ferrocarril en España. Tomo I: desde los orígenes hasta 1901*, Madrid, FFE/Maquetren.
- Giner y Pastor, Juan (1983), *El ferrocarril Madrid-Alicante en el siglo XIX*, Alicante, Publicaciones de la Caja de Ahorro Provincial.
- Gorostiza, Leopoldo de (1877), Apuntes sobre la rebaja de tarifas y el servicio de los ferro-carriles españoles, Madrid, Talleres de impresión y reproducción Zaragozano y Jayme.
- López, Tomás (1768), Diccionario geográfico de España: Toledo.
- López Peco, Juan Carlos y Torres Mendoza, Carlos Enrique (2021), *Apertura de líneas en Castilla-La Mancha*, Ciudad Real, FCMAF.
- Madrazo, Santos (1984), El sistema de transportes en España, 1750-1850. Vol. II. El tráfico y los servicios. Madrid, Colegio de ingenieros de caminos, canales y puertos.
- Madoz, Pascual (1847), Diccionario geográfico-estadístico-histórico de España y sus posesiones de ultramar. Tomo IX, Madrid, Establecimiento tipográfico-literario universal.

- Marín Arroyo, Daniel (2008), "Crisis filoxérica y de exportaciones: ¿realidad o mito?", en Cuadernos de estudios manchegos. 33, Ciudad Real, IEM, pp. 157-183.
- Marín Arroyo, Daniel (2021), El día y sus horas de un viajero de los caminos de hierro, Madrid, CECEL-CSIC.
- Miñano, Sebastián de (1826-29), *Diccionario geográfico-estadístico de España y Portugal. Tomo V*, Madrid, Imprenta de Pierart-Peralta.
- MZA (1874), Tarifa para los transportes a pequeña velocidad en las líneas pertenecientes a esta compañía, Madrid, Establecimiento tipográfico de M. Minuesa de los Ríos.
- Olaizola Elordi, Juanjo (2009), *Historia gráfica del ferrocarril en España. Tomo II: desde 1901 hasta 1939*, Madrid, FFE/Maquetren.
- Ortega Rubio, Juan (1918), *Relaciones topográficas de los pueblos de España*, Madrid, Sociedad española de artes gráficas.
- Paula Mellado, Francisco de (1845), España geográfica, histórica, estadística y pintoresca, Madrid, Gabinete literario.
- Riera y Sans, Pablo (1883), *Diccionario geográfico, estadístico, histórico, biográfico, postal, municipal, militar, marítimo y eclesiástico de España*, Barcelona, Imprenta y librería religiosa y científica del heredero de D. Pablo Riera.
- Tedde de Lorca, Pedro (1978), "Las compañías ferroviarias en España (1855-1935)", en Artola, Miguel (Dir.), Los ferrocarriles en España 1844/1943. II. Economía y ferrocarriles. Madrid, Banco de España, pp. 9-354.
- Toreno, Conde de (1878), *Estudio sobre la exposición vinícola nacional de 1877*, Madrid, Imprenta y fundición de Manuel Tello.
- Torrente Fortuño, José Antonio (1969), *Salamanca, bolsista romántico*, Madrid, Taurus.

Valverde y Álvarez, Emilio (1886), *Nueva guía del viajero en España y Portugal. Volumen 1. Zona central y septentrional*, Madrid, Imprenta de Fernando Cao y Domingo de Val.