

Cien años de ferrocarril de Madrid-Aranjuez en Pinto, 1900-2000

José Luis Espacia Gil

1. INTRODUCCIÓN

Huelga recordar la importancia capital que el nacimiento y posterior desarrollo del ferrocarril en sus distintos ámbitos ha tenido en los últimos 175 años de la llamada sociedad mundial avanzada. Pero esto, que puede ser entendido globalmente a través de las grandes magnitudes 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 en el grupo social de pertenencia individual.

Así, el conocimiento de hechos históricos aplicados a ámbitos geográficos y sociales específicos, puede ayudar a entender con más certeza y detalle el propio hecho histórico global que llega a ser un país o conjunto de países.

El hecho que nos ocupa tiene, por inclusión o por exclusión, una cuota de importancia decisiva en el devenir histórico de la Comunidad de Madrid y específicamente en muchos de sus pueblos en el último siglo y medio. Y, aunque muchos datos se han extraviado, tenemos suficiente argumento para hacer un *relato anecdótico* que, repito, es una brizna insignificante para la historia global de un país, pero que para la personal de quienes aquí nacieron y vivieron o viven tiene el valor del arraigo, de la base esencial de cuanto después fueron o son. Al fin y al cabo, aquí, en este reducido ámbito, se desarrolló su vida, por deseo propio o por imposibilidad de elegir.

Pinto puede ser ejemplo válido de la influencia del desarrollo del ferrocarril en un ámbito geográfico y social tipo, correspondiente a su emplazamiento en el entorno y con el condicionante inevitable de los propios hechos históricos que, en mayor o menor medida, conforman el medio natural y el grupo social afectados por el hecho a que me voy a referir.

2. ANTECEDENTES HISTÓRICOS

Una de las primeras características conocidas del ser humano fue su nomadismo, la necesidad de trasladarse de un lugar a otro, de buscar, de descubrir. La orientación fue otra de las primeras necesidades: ¿dónde ir? Y el mejor modo de desplazarse completaba la necesidad para cumplir el objetivo primigenio de saber qué hay más allá de la línea.

El enclave de Pinto, sobre cuyo nombre solamente se especula una relación con “punto de encuentro de caminos” o “punto central” (del latín “punctum”), ya que hay diversas versiones acerca del origen de dicho nombre, desde origen árabe hasta el origen vulgar relacionado con el color de ciertas tierras del término, no pareció, según las crónicas, ser punto de encuentro vías principales, aunque sí de tránsito. Ello está documentado por el estudio del “Itinerario Antonino”, que en lo que respecta a la actual provincia de Madrid, establece cuatro itinerarios:

Nº 24.-ITEM AD EMERITA CAESAR AUGUSTAM (De Mérida a Zaragoza)
por Titulciam (en la provincia de Madrid) y Complutum (Alcalá de Henares)

Nº 25.-ALIO ITINERE AB EMERITA CAESARAUGUSTAM
por Toletum y Complutum

Nº 26.-ITEM AB ASTURICA CAESARAUGUSTAM (De Astorga a Zaragoza)
por Titulciam, Complutum, etc.

Nº 29.-PER LUSITANIAM AB EMERITA CAESARAUGUSTA (De Mérida a Zaragoza por Lusitania)
por Titulciam, Complutum, etc.

Y aunque hay dificultad para fijar la identidad exacta de muchos puntos de los itinerarios, sí parece claro que los puntos claves serían Alcalá de Henares, Titulcia y tal vez Aranjuez. Pero *“a partir de Alcalá, otra calzada que pasaría por Carabaña, continuaría por Segóbriga hasta Cartagena. Aranjuez o la propia Titulcia también son puntos de diversificación de estas vías que llevarían hasta Segovia a través de Pinto, “Maecum” (¿Meaques?) y Collado Villalba.”* Confirmado este extremo, falta por confirmar que realmente Pinto cumpliera la función de enlace de vías principales.

Lo que sí es cierto es la confluencia de caminos, aun siendo estos secundarios, tal y como se relata en las crónicas sobre transhumancia ganadera. Así mismo, la “Cosmografía de Hernando de Colón” y las “Relaciones Topográficas de Felipe II” aluden a Pinto como bien dotada en comunicación, aunque con alguna salvedad en dichas “Relaciones Topográficas”: *“Hay dende el dicho lugar de Perales hasta el dicho lugar de Pinto una legua grande y de mal camino, lodoso en el invierno, y no derecho, porque alguna parte de él es por vereda y lindes....”*

Voy, pues, a referirme al nacimiento de un nuevo camino en un lugar con tradición significada en vías de comunicación. Comunicación para personas por sí solas, según documenta la “Cosmografía de Hernando de Colón”, pero más importante para el traslado de animales, si hablamos de la trashumancia, y de mercancías si nos referimos al traslado a ferias y mercados de los productos más conocidos de Pinto (vino, grano y, a veces, quesos) y a la referida en las “Relaciones Topográficas de Felipe II” de la piedra y la cal de Pinto a las localidades vecinas para las necesidades de obra de *“iglesia, ermita, casa principal o concejo”*.

3. PRIMEROS PASOS DEL FERROCARRIL

Cuando el 6 de abril de 1845 le es concedida a José de Salamanca la licencia para la construcción del ferrocarril Madrid-Aranjuez, después de que fracasara el intento del ingeniero Pedro de Lara, la mayoría de los habitantes de Pinto eran ajenos a las consecuencias últimas de aquel incontestable avance de la técnica que ya había demostrado su eficacia en otros países vecinos; como eran ajenos a cuanto sucedía fuera de las lindes que marcaban el propio término municipal, ya que para la pequeña localidad cercana a la corte, pesaba también la cifra fatídica de casi el 72 % de analfabetos en España, debido, en gran medida, a la precariedad en el modo de transporte, que impedía salir de la propia residencia con la asiduidad necesaria para el desarrollo del conocimiento y el crecimiento de la semilla cultural. Hay que saber que las pocas diligencias tiradas por caballos que había, eran caras y tan sólo recorrían siete kilómetros en una hora.

El 9 de febrero de 1851, los penachos de humo del primer tren oficial de Madrid a Aranjuez, se iban depositando sobre los campos y casas de las pequeñas poblaciones que surcaba, entre ellos, los campos de cereal y algunas huertas cercanas a la vía férrea del término de Pinto, donde los campesinos, por unos segundos, se elevaban para cerciorarse de que era cierto el que una diligencia pudiera correr a gran velocidad sin necesidad de ser tirada por caballos. El comienzo del ferrocarril dejó en Pinto la misma estela de humo y estupor que en otras poblaciones. En esto, ninguna diferencia había entre los habitantes de uno u otro lugar de la geografía española.

Era, en aquellos días, Pinto una población de unos 2.500 habitantes, rodeada de otras poblaciones, hoy también muy desarrolladas, pero que entonces eran enclaves a varias horas en diligencia de la capital: Valdemoro, Parla, Fuenlabrada, Ciempozuelos, Aranjuez. Y como otras muchas poblaciones, era imposible predecir el verdadero impacto que aquel suceso acabaría teniendo en el devenir de nuestra ciudad. Las pinteñas y los pinteños que entonces recibían al ariete de la técnica decimonónica con distintas opiniones en función del conocimiento o del presentimiento de cada uno, coincidían tan sólo en la ignorancia común sobre la verdadera dimensión que alcanzaría aquel suceso.

La vida en Pinto después de la llegada del ferrocarril, comienza a ser diferente desde el primer día, si bien al principio meras anécdotas son elevadas a la categoría de suceso relevante por el impacto de tal novedad. Pero pronto comienza a notarse la estrecha relación que la presencia de cuantos elementos sustenta la razón de ser de los caminos férreos y el tránsito de los trenes tiene con la población, sus hábitos cotidianos y sus necesidades. Como no podía ser menos si tenemos en cuenta datos tan relevantes como que, antes del ferrocarril, la diligencia empleaba seis horas de viaje para ir de Madrid a Aranjuez, lo que hace casi tres horas de Madrid a Pinto (a una legua por hora), y tan sólo se admitían un máximo de 20 viajeros, que debían pagar 25 reales en berlina y 12 reales en imperial para hacer el recorrido. Sin embargo, los tres trenes diarios entre Madrid y Aranjuez, empleaban alrededor de una hora (el tren inaugural de S.M la reina empleó cincuenta y cuatro minutos) (aunque las previsiones de Pascual Madhoz habían sido de una hora y media), lo que hacía hasta Pinto alrededor de treinta y cinco minutos; la capacidad era de hasta 690 pasajeros y los precios iban desde 20 reales en primera clase a 8 reales en tercera y 4 reales en cuarta clase.

Así, una vez se fue acostumbrando la población a la presencia de lo inevitable, comienzan los sucesos, unos anecdóticos, otros decisivos, pero todos con su grado de valor para el desarrollo de la pequeña historia reciente de Pinto.

De 1851 a 1900

Instalaciones. Primera industria. Construcciones. Anecdótico

La primera presencia del ferrocarril en Pinto se patentiza a través de la construcción del edificio de la estación y del tramo de vía férrea correspondiente al término municipal. Conjunto, el de la estación, que es descrito por un medio de la época como sigue: *“En Pinto se halla situada una de las Estaciones intermedias de iguales dimensiones que la descrita anteriormente (Getafe); diferenciase no obstante en su decoración exterior (sic), y más esencialmente en estar colocada aquí una máquina fija de vapor de igual fuerza que la de Madrid e igual objeto; tiene además una vía para el*

servicio de las locomotoras con una plataforma giratoria, un porche cubierto y cerrado; foso de apagar y limpiezas con un doble andén para el servicio de viajeros (sic)...”

Las sucesivas transformaciones de las estructuras materiales del conjunto de instalaciones ferroviarias de Pinto, así como la propiedad por la compañía ferroviaria de no poca superficie de terrenos en los términos tocados por dichas instalaciones, serían la base esencial de la relación entre el ferrocarril, representado por dicha compañía propietaria, MZA (Madrid, Zaragoza, Alicante), creada el 31 de diciembre de 1856, y la ciudadanía de Pinto, representada por sí o por las autoridades correspondientes. Todo ello, propio del anecdotario local; pero, como ya dije, si no de carácter trascendente, si importante para el desarrollo vital de quienes aquí decidieron construir su reducido mundo.

Así, una vez que todo se inició el 9 de febrero de 1851 con el viaje inaugural de la reina Isabel II; una vez que el silencio propio del día después de la fiesta hace retornar la rutina e impone la convivencia con el nuevo inquilino de vapor que cada cierta hora al día se deja ver en la villa de Pinto, podemos decir que para bien y para mal, sus habitantes comienzan una relación obligada con el ferrocarril y sus consecuencias.

Algunas de las situaciones más asiduas de los primeros pasos del ferrocarril en Pinto serían las provocadas por las peticiones y reclamaciones para la utilización o por la mala utilización de las instalaciones. Peticiones de particulares, entidades o empresas a la compañía MZA para la utilización de sus propiedades y reclamaciones a la compañía por perjuicios causados por sus instalaciones a otros propietarios o habitantes.

La primera documentación disponible habla de una reclamación a MZA de D. Faustino Rincón, propietario de una extensa huerta que abarcaba la zona situada hoy entre calle Colonial y plaza Capuchinas, así como gran parte de la zona entre la calle Ferrocarril y la calle Getafe, para poder hacer uso del terreno de su propiedad que se inutilizó por el paso cerca del ferrocarril.

Aunque se repiten pequeños contenciosos, son más los hechos que denotan una influencia positiva del ferrocarril. Entre los que se producen antes de 1870, merece ser destacado uno que iba a tener una influencia importante en el desarrollo de la villa de Pinto, en su estética y en su desarrollo económico de final del siglo XIX y principio del XX: me refiero al proceso seguido por la compañía “La Colonial”, fundada en 1854, para la adquisición de terrenos con vistas a la construcción de *“una gran fábrica de chocolate”*. La influencia de esta instalación, como dije, en el desarrollo de Pinto estuvo a la altura del interés mostrado por todas las partes para llevar a buen término las peticiones de dicha compañía. Así, el 28 de agosto de 1860, el Ayuntamiento de Pinto se dirige por carta a la dirección general de MZA informando de su intención de ceder a “La Colonial” terrenos lindantes con los de la vía férrea. La respuesta de MZA, después de los informes preceptivos, llega el 29 de octubre del mismo año ya que *“La Compañía de Ferrocarril no tiene derecho a oponerse a la cesión de parte o el todo de su propiedad, máxime cuando se trata de reportar interés a aquella población”*

Prueba del interés que dicha empresa representaba para Pinto, era el esfuerzo que las distintas entidades continuaron haciendo para facilitar el crecimiento de la

misma. En virtud de este interés, en enero de 1861 se hace a la compañía MZA un nuevo requerimiento por parte de “La Colonial” para nueva ampliación. Así el 11 de enero de 1861, se emite informe sobre *“compra de terreno por “La Colonial” (situada en el Tívoli, Madrid) junto a la estación, de 260 metros de largo. La misma compañía está edificando una gran fábrica de chocolate, que será movida por una gran máquina de vapor de fuerza de 23 caballos y de condensación”*

Aunque existe algún informe en contra de la concesión de la ampliación por problemas de desagüe, el 28 de enero de 1861, el director general de MZA informa positivamente sobre la concesión en la convicción de que era imprescindible para el desarrollo de la compañía de chocolates y para la propia compañía MZA en su calidad de transportadora.

Los buenos auspicios de la industria chocolatera, hacen que el 19 de abril de 1861 el “Sr. Meric y Cía” propongan a MZA la compra de terreno de 763,5 m² en el km. 21” *“proximo al paso a nivel de Torrejón”*. Y es el 23 de noviembre del mismo año cuando el jefe de contabilidad de MZA expide justificante del pago por “Meric y Cía” de *“668,98 Reales (valiendo la fanega 3.000 reales por su proximidad al pueblo)”*. Siendo este terreno parte del ocupado hoy por las instalaciones de la compañía “Frenos”

La presencia de la estación de ferrocarril, de gran austeridad hasta 1869 en que se da el Visto Bueno al proyecto de estación de una planta que perviviría hasta 1925, y el ambiente que a su alrededor se va conformando, comienza a aportar una nueva configuración de la villa de Pinto, basada esencialmente en nuevas construcciones del otro lado del eje de la vía férrea y la necesidad de transitar de un lado al otro de dicho eje, fundamentalmente para dirigirse a localidades vecinas como Parla, Getafe o Fuenlabrada.

En lo que respecta a nuevas construcciones, además de la citada de “La Colonial”, comenzarán a tener protagonismo las propiciadas por particulares que tratan de aprovechar el auge del nuevo transporte y la movilidad cualitativa y cuantitativa que conlleva. Es por ello, que las primeras cantinas próximas a la estación comienzan a ser un hecho, en virtud de la necesidad de viajeros y personas que ya comienzan a hacer, como siempre ha ocurrido, de la estación y sus alrededores lugar de concentración demográfica. No hay que olvidar, así mismo, que la estación, en Pinto, significó una ampliación visible del contorno urbano y por tanto de la actividad vital de sus ciudadanos, convirtiendo lo que eran lugares inhabitados, huertas cultivables o páramos, en lugares de frecuente tránsito. La primera construcción documentada en aquel lugar de Pinto viene a ser la solicitada, a través del Ayuntamiento, por D. Mariano Benito, tal y como dice el informe de MZA de 1 de octubre de 1869: *“Con esta fecha digo al sr. alcalde constitucional de la Villa de Pinto lo siguiente: Se autoriza a Don Mariano Benito, maestro alarife de la Villa de Pinto a construir una casilla de planta baja paralela al camino de Parla...”*. Dicha casilla tenía como objeto principal servir de cantina. Hoy este espacio es la construcción limitando al sur con la compañía “Frenos” y al norte con la plaza del Cristo. Y el 14 de septiembre de 1870, D. Emilio Auriol, en nombre de D. Francisco García Cuevas, solicita compra de terreno sobrante en la estación de Pinto.

La presencia del ferrocarril en Pinto comienza a generar un importante incremento el movimiento de mercancías y personas, lo que impulsa la necesidad de

reestructuración continúa del medio, induciendo a diferentes visiones sobre como enfocar las necesidades que el desarrollo creciente del nuevo transporte genera.

El 1 de julio de 1876, se informa que “*Juana Carrero solicita autorización para construir una casa cantina de planta baja en terreno contiguo a la estación de Pinto, en la fachada paralela al camino de Parla*”: La respuesta es positiva: “*En estas condiciones no cree este servicio que la compañía deba oponerse a que se lleve a efecto la construcción, como no se opuso a la de otra análoga solicitada por Mariano Benito en 1869 para una cantina que existe frente a la de que ahora se trata*”. Es la zona que pasaría a propiedad de D. Vicente Moreno Pascual y conocida hoy como “Bar Colón”.

La influencia del ferrocarril en la actividad ciudadana es patente, lo que obliga a la propia compañía MZA a atender las necesidades de dicha actividad en sus campos más importantes; por ello, el 13 de agosto de 1873 se presenta el proyecto para construir el muelle de mercancías en el edificio que fue antigua cochera de máquinas, con un presupuesto de 8.337 pesetas. Por aquellas fechas se plantea también la modernización de la propia estación, obras para las que el Comité de Paris de la compañía MZA recomienda los materiales del sistema Maillard.

Pero antes de finalizar el siglo XIX, continuarán las pequeñas batallas, unas con y otras contra la compañía MZA, propias de la controversia que la interpretación por cada parte de la presencia y prerrogativas del ferrocarril provocaban.

Entre los que continuaron propiciando el desarrollo de la compañía “La Colonial” está el acuerdo entre el director de MZA y el señor Meric, en representación de “La Colonial” para el trazado de una cañería que lleve agua potable, pasando por el patio de la estación, hasta la fábrica, en 1882. Años después, en 1896, MZA autoriza a D. Francisco de P. Morales, director de “La Colonial”, a sustituir la verja de madera por una de hierro sobre zócalo de mampostería concentrada y ladrillo, distante máximo 3’35 metros de la vía. Era el momento creciente de la fábrica y la compañía de ferrocarril seguía jugando un importante papel en su crecimiento. Poco ha cambiado hoy esta situación en algunos aspectos dado el estatuto especial de que gozan las instalaciones ferroviarias.

Entre los hechos anecdóticos, mencionaré las cartas que durante algunos años dirigía la “*humilde servidora Sor M^a Joaquina Arrivillaga, indigna Abadesa de las Capuchinas pobres de Pinto*” al Excmo. Sr. Duque de la Victoria pidiendo dos vagones de basura para abonar la huerta del convento. Petición que era atendida bajo condición de que las monjas capuchinas pagaran el transporte, que en 1892 ascendía a 5,58 pesetas. La generosidad del Duque consistía en regalarles la basura. Dicho transporte de basuras, utilizadas para el abono de los distintos cultivos, fue uno de los más usados durante años, a veces con consecuencias no deseadas como veremos más adelante, por los distintos propietarios.

No menos curiosa es la petición que el 12 de septiembre de 1892 hace el alcalde de Pinto, D.Felipe Martín, a MZA para que se le informe sobre si el guardabarreras de la “*casa titulada de ladrillo*”, *en el paso anivel de la carretera general de Andalucía está autorizado por la Compañía, por haber constituido dicho edificio en parador o mesón, donde se espenden vinos, aguardientes y se sirven comidas a los carreteros que*

transitan por dicha carretera”. El vecino Manuel Gregorio solicita al alcalde que el guardabarreras cese esta actividad. El 15 de septiembre de 1892, D. Félix Aguilar, jefe de sección, informa que se presentó el día 14 en la casilla nº 20 del km. 24. Comprobando que sí se vendía vinos y aguardientes y dándole “órdenes de que le estaba prohibido”.

Una de las actividades más controvertidas era la extracción de tierras de lugares próximos a la vía férrea, algo que la compañía vigilaba con especial interés. El 14 de agosto de 1890, D. Francisco Ortiz de Lanzagorta, vecino de Pinto y perteneciente a una conocida familia, es denunciado en virtud del artículo 1º de la ley de policía de ferrocarriles por extraer tierra a menos distancia de la vía que la permitida. El juez municipal, D. Emilio Pastrana y Lera le absuelve y condena a la compañía MZA, en la persona de su capataz de vías y obras al pago de las costas. D. Francisco Ortiz había presentado en 1888 alguna reclamación contra la compañía.

Anecdótico cultural

Pero la llegada del ferrocarril propiciará para la Villa de Pinto en este periodo, además de situaciones del tipo de las mencionadas, elementos decisivos para su acervo cultural y artístico. Mención primera merece el que Pinto participara, en 1851, del interés del compositor Hipólito Gondoís, que le dedicó la polka-chotis titulada “Pinto” con motivo del ya mencionado viaje inaugural. Y no podemos olvidar que en este periodo se afincó en nuestra ciudad la escritora y luchadora por los derechos de las mujeres Rosario de Acuña, que solía viajar con frecuencia en tren a la capital para asistir a las actividades culturales o para hacer compras, tal y como ella misma relata en un artículo publicado en “Las Dominicales” y firmado en “Pinto, Villa nueva Diciembre 1884”. La misma Rosario de Acuña que nos cuenta cómo, desde la puerta de su casa situada frente a las vías del ferrocarril solía saludar a sus amigos que se desplazaban en tren hacia el sur o el este.

Ni que decir tiene que se incrementan actividades como la frecuencia en la exposición de películas de cine y las visitas de pequeñas compañías de teatro para las que el tren es ya un medio cómodo y rápido para el traslado de la propia compañía y la correspondiente tramoya.

Coincidiendo con el nacimiento del ferrocarril, entre las descripciones de los pueblos de la línea Madrid a Aranjuez que hace el “Panorama del ferrocarril de Madrid á Aranjuez”, tenemos noticia de que Pinto es una “*Población muy antigua de 250 casas, 420 vecinos y 2.504 almas. Tiene iglesia parroquial de S^o Domingo de Silos, convento de monjas, tres ermitas y un torreón de un antiguo castillo*”. Y este será el punto de partida para conocer la evolución de la población y sus consecuencias en el transporte por ferrocarril.

La cruz de cruzar las vías: Pasos a Nivel

He aquí uno de los elementos de conflicto que la presencia del ferrocarril dejaría en Pinto. Las ventajas de la técnica se oponen a la primaria libertad de movimientos, cuando podía recorrerse el campo sin más límite que el cansancio del caminante. Ahora, hay un límite de hierro que da preferencia al tren y que, aunque la mayor parte lo tienen como necesario, no falta quien se siente incómodo. La existencia de los pasos a nivel

dará lugar a un denso intercambio de pareceres y correspondencia entre los afectados y la compañía MZA antes de final de siglo, si bien los mayores problemas vendrán en el siglo XX con el incremento del tráfico por ferrocarril.

El 21 de febrero de 1862 se había recibido carta del presidente del consejo de administración de MZA comunicando la supresión del paso de Pinto en los caminos de Torrejón y Parla, en cumplimiento de Real Orden de 14 de octubre de 1858. El 22 de abril de 1884 se da el visto bueno a la supresión del paso de Las Monjas situado en el camino de Fuenlabrada a Pinto a menos de un kilómetro de la estación entre Getafe y Pinto; pero en marzo de 1887 todavía parece estar en funcionamiento, aunque provisional, ya que MZA pide al alcalde de Pinto el nombre del propietario e los terrenos colindantes. La respuesta del alcalde, el 6 de abril del mismo año, dice que el propietario es D. Francisco Ortiz de Lanzagorta. A estas cartas seguirán otras del alcalde pidiendo permiso para que los guardas jurados puedan atravesar la vía cuando sea necesario por razón de su cargo, permiso que se concede con rapidez, pero de modo provisional, y otra pidiendo arreglos del paso frente al km 21, a la altura del barrio actual de Buenos Aires. Y terminará el siglo con la petición del alcalde, D. Estanislao Pérez, para pasar una tubería de agua por el paso de la estación, *“en cuya longitud ha de fabricarse una alcantarilla”*. A pesar de las dificultades, la lenta modernización de la Villa de Pinto contará con la colaboración de la compañía de ferrocarriles MZA, fundamentalmente en la puesta a disposición de las instalaciones que le pertenecen.

La cruz de cruzar las vías afectó también al buen curso de los cultivos agrícolas, prácticamente el 90 % del sustento de Pinto. Los contenciosos tuvieron un denominador común en la barrera artificial que significaba la línea férrea. Un 10 de diciembre de 1888 D. Francisco Ortiz de Lanzagorta, de la conocida familia de propietarios, junto a D. Felipe Martín, Juan Casado, Maximino Sacristán y otros, dirigen carta al presidente de MZA, *“como vecinos y labradores de la Villa de Pinto”* para que solucione los perjuicios que vienen sufriendo hace años en sus mejores tierras de cultivo por encontrarse cegadas y destruidas las caceras que para desagüe de las mismas *“se abrieron en tiempo inmemorial”*. Tan sólo dos semanas después MZA comunica que se ha solucionado el problema.

Y como veremos más adelante, la barrera artificial de la vía estará presente, ahora pareo bien, en un acontecimiento a reseñar por cuanto significó de avance: el 17 de mayo de 1899, D. Estanislao Pérez, como alcalde, pide permiso a la compañía de ferrocarril para atravesar la vía (bajo el paso a nivel de la estación) con una tubería para abastecer de agua potable a Pinto, según proyecto aprobado por el gobernador civil.

Ni que decir tiene que se abasteció de agua potable a Pinto inmediatamente.

Después de casi cuarenta años de presencia, la normalidad es el éxito del nuevo medio de transporte, pero también lo es su perfeccionamiento, la adaptación de sus estructuras y condiciones a la necesidad de la población. Adaptación que tendrá su verdadera razón de ser a partir de 1900, cuando, pasada la depresión de 1898, se abran otros horizontes en la sociedad española.

4. EL FERROCARRIL EN EL PINTO DEL NUEVO SIGLO De 1900 á 1930

El inicio del siglo XX dejó en Pinto, como en todo el país, la impronta del final de la regencia de María Cristina y la llegada a la mayoría de edad y consiguiente coronación como rey de Alfonso XIII el 17 de mayo de 1902. En aquellos momentos de inicio de siglo, la población de Pinto era de 2.669 habitantes.

Es evidente que el transporte aún no tenía influencia en la decisión de asentarse en uno u otro lugar y que el crecimiento era puramente vegetativo en una época de alto índice de nacimientos, pero también de baja esperanza de vida. Aquí cabe recordar los apuntes sobre Pinto en “La Provincia de Madrid y sus pueblos en tiempos de Carlos III”: “*Viven en el caserío 200 familias. Nacen en un quinquenio 276 personas y fallecen 500*”. Una situación que, naturalmente, había cambiado en función de los avances de la medicina, pero que todavía resultaba algo normal.

Si en algo puede destacar la presencia del ferrocarril en la Villa de Pinto es en el crecimiento del transporte de mercancías, no sólo de la compañía “La Colonial”, sino de los propios particulares, fundamentalmente procedente de los cultivos de D. José Gurumeta y su arrendatario D. Estanislao Pérez, D. Federico Rubín y los Lanzagorta, que poseían una parte muy importante de las tierras cultivadas de Pinto, y de otros propietarios. Y algunos pinteños se desplazaban a la capital para la venta de los cultivos de la huerta en los mercados, uso habitual y lógico desde que pudieron cambiar las tres horas de diligencia por los cuarenta minutos de tren, aunque tan sólo tuvieran uno o dos trenes para ir a la capital y uno o dos trenes para regresar a Pinto. Y a pesar de esto, D. Emilio Zubiría, como alcalde de la Villa de Pinto, se queja por carta al Director de MZA por el excesivo tiempo de cerramiento de las barreras de los Pasos a Nivel al paso de los trenes.

Hay que reconocer el *entente cordiale* que primó en las relaciones entre la compañía de ferrocarril y la Villa de Pinto. Desde 1900 se sucedieron, como ya dije, los acontecimientos y las actuaciones como consecuencia del mayor uso del ferrocarril y de la modernización del mismo, y prácticamente todas las situaciones acababan por solucionarse por vía del entendimiento.

La modernización citada se concreta en avances entonces importantes, como es la finalización el 15 de julio de 1902 de la instalación, junto al edificio de viajeros de la estación, de una casilla para alumbrado por acetileno, siendo el valor de esta instalación de 294, 22 pesetas. Primero será el acetileno, después, como veremos, la electricidad, en cuya llegada tendría también su protagonismo la compañía ferroviaria.

Los pequeños sucesos que se dieron en este periodo: incendio en el edificio de la estación, explosión de farola de acetileno, se pierden entre aquellos que justifican verdaderamente la razón de ser del ferrocarril: propiciar el progreso y la estabilidad de los pueblos. Y poco a poco se va patentizando dicho progreso en aquellas actividades para las que el tren es vehículo esencial. Si aún persistían las peticiones justas de las autoridades de Pinto para la mejora de los accesos ocupados por la línea férrea, como la nueva petición de D. Federico Rubín de Celis, como alcalde, para que se coloquen portillos para peatones en el paso a nivel de la estación y la respuesta accediendo a la

petición del Director de MZA *“para que pongan guardabarrera en el PN de la estación (del camino de Torrejón, agujas de salida, frente a la calle Torrejón)”*, volverá a ser la compañía “La Colonial” la que aporte la significación más concreta de la presencia del ferrocarril en Pinto. Y será de nuevo protagonista el nombre de Edmundo Meric, que dirigiéndose al director de Vías y Obras de MZA, le anuncia el 17 de junio de 1909 que en breve comenzarán los trabajos para el establecimiento de la vía entre el almacén de la estación y la fábrica, según acordado en contrato de 28 de enero de 1908, por un canon anual de 20 pesetas. pero no habiendo sido esta previsión suficiente por el volumen de carga que se presentaba, el 26 de agosto de 1909 se firma un nuevo contrato entre MZA y Edmundo Meric (representado por su apoderado, Rafael Luque) para el establecimiento de una nueva vía Decauville en el muelle de mercancías, prolongación de la existente en el patio de la estación por un canon anual de 15 pesetas más de las ya acordadas.

En esta ocasión se puede decir que la inversión tuvo una eficacia inmediata y que aquello permitiría a “La Colonial” dar un paso importante en su producción y en la distribución de la misma. En 1905 la compañía MZA y D. Federico Rubín de Celis habían efectuado permuta de terrenos para adaptar algunas descompensaciones geográficas en la ubicación de dichas propiedades y en el uso de las mismas, gracias esto a que D. Federico Rubín poseía gran parte de los terrenos que rodeaban la estación y su patio. Esto contribuiría también a facilitar a “La Colonial” el transporte de su producción y su distribución por otras zonas que ya contaban con línea ferroviaria. Y contribuyó a que la compañía MZA viera rentabilizar su parte de inversión con un crecimiento de la mercancía transportada y, en consecuencia, de sus ingresos. No debemos olvidar que la ampliación de las instalaciones y su puesta a disposición de la compañía “La Colonial”, tenía una justificación ineludible: el tráfico anual por ferrocarril de “La Colonial” era de 4.000 toneladas, y representaba el 85 % de todo el tráfico de mercancías de MZA en la estación de Pinto.

Ya por entonces los alcaldes, si se trataba de conseguir algún beneficio para sus paisanos, eran dados a la hipérbole. No deja de ser curioso el modo en que el alcalde de Pinto en 22 de mayo de 1905, D. Emilio Sáiz, se dirige al ministro de fomento quejándose de que *“a consecuencia del gran número de edificaciones construidas en esta población al otro lado de la vía férrea de Madrid a Alicante, se ha creado en aquel sitio una populosa barriada que se encuentra incomunicada la mayor parte del día y de la noche con el centro del pueblo por efecto del gran paso de trenes que circulan por dicha línea a la llegada de aquellos a esta estación, en la que existe un paso a nivel que constantemente puede decirse tiene cerradas las barreras.....”*.

Era bastante presuntuoso hablar de “barriada populosa” o de “gran número de trenes”, cuando Pinto no pasaba en toda la Villa de los 2.800 habitantes y apenas cinco o seis trenes cruzaban su término municipal; pero el fin, al parecer, lo justificaba.

Y en 1907 aparece de nuevo D. Félix Creus, el “ganguista” al decir de algún familiar de D. José Enrique Gippini, para pedir que se quite la valla de espinos artificial que se ha colocado entre los terrenos de la vía y los de su propiedad. La respuesta es rotundamente negativa, una vez que la compañía ferroviaria decide poner orden a ciertas situaciones consuetudinarias que, dada la actividad que comenzaban a soportar las instalaciones ferroviarias, así como las que ya se preveían, no procedía sostener aun a fuer de incomodar a ciertos propietarios.

Cabe decir que los documentos utilizados para esta comunicación podrían servir de excelente guía para conocer bastante sobre la parcelación de tierras existente en las épocas de que se trata, ya que, casi todos los grandes propietarios de Pinto tuvieron algún contencioso positivo o negativo con la compañía ferroviaria MZA, constando en muchos de dichos contenciosos descripción de los terrenos y, naturalmente, datos de los propietarios afectados.

Y si por el paso a nivel de la estación se había encauzado la entrada del agua potable, este mismo paso será cauce de una nueva conducción esperada por los habitantes de Pinto.

El 1 de agosto de 1911 todavía persiste el alumbrado por gas, como así lo certifica la petición que hace el Jefe de Servicio de Movimiento para que se arregle la tubería de alumbrado por gas. Sin embargo, un hecho importante entre la sucesión de anécdotas que significa la vida en una pequeñísima Villa como era Pinto, va a tener lugar por acción de una nueva empresa y de la propia compañía de ferrocarriles MZA. En esta ocasión se trata de la instalación aérea de la línea de electricidad proveniente de la nueva fábrica instalada en Getafe y llamada “Electro-Harinera de Getafe”. El Boletín Oficial de la Provincia de Madrid, en su ejemplar nº 49, de 26 de febrero de 1912, publica la aceptación del proyecto, firmando el acuerdo, en 1914, R. Corderech, subdirector de MZA y Francisco Marrodán en representación de “Electro-Harinera” y estableciéndose un canon anual de 30 pesetas por esta concesión del paso.

En este mismo año de 1912, una consecución técnica de la compañía de MZA, producirá un pequeño cambio en el paisaje del conjunto de la estación de Pinto, pero un gran cambio en el control y la seguridad de la circulación de los trenes. El 20 de julio queda definitivamente instalada y en funcionamiento la caseta de enclavamientos (cambios de vía) que aún existe junto al jardín de la estación, adoptando para dichos cambios de vía el sistema llamado Henning. Algunos años después quedará definitivamente configurado el entorno de la estación ferroviaria de Pinto con la construcción de un nuevo edificio de la propia estación.

Eran estos años un periodo de cierta convulsión política en España, con sucesos que mostraban inestabilidad: asesinato de Canalejas, política colonial de España y, lo que más afectó a las familias de los pequeños núcleos, incidencia de la primera guerra mundial en las economías, aunque España declarara su neutralidad. No obstante, la estructura urbana configurada por influencia de la línea férrea ha de seguir modificándose por necesidad de los propios ciudadanos y por acción inagotable de las autoridades, afectando fundamentalmente al tránsito de personas y animales a través de la propia línea férrea. Así se suceden las peticiones y concesiones en función de las posibilidades:

-17 de abril de 1911: Petición de D. Federico Rubín de Celis, alcalde, al director de MZA para que se construya una “pasadera”

-29 de abril de 1911: Respuesta de la compañía MZA a D. Federico Rubín de Celis asegurándole la construcción de la “pasadera” en el paso a nivel llamado “Las Pilillas”.

-28 de agosto de 1911: Oficio del gobernador de la provincia dando conocimiento de la Rel Orden de 4 de mayo de 1911 sobre supresión del paso a nivel de “Las Pilillas”, en el kilómetro 22’524 y su sustitución por una pasarela.

-6 de noviembre de 1911: El ingeniero jefe de Vías y Obras de MZA le anuncia a D. Federico Rubín de Celis que durante esa semana comenzarán los trabajos de construcción de la “pasadera” solicitada.

Junto a esta última carta está, además, el acta de deslinde y amojonamiento de los correspondientes terrenos de la compañía MZA con los de D. Félix Creus, otro de los mencionados propietarios importantes de la Villa.

Y así, poco a poco, la vida cotidiana de la Villa de Pinto se va organizando ajena a las convulsiones de la capital, pero cada vez más cerca de ésta mediante la afluencia de personas desde Madrid aprovechando que el tren se moderniza y ofrece más comodidad y seguridad. En tren llegaría un personaje especial para Pinto: El Doctor D. Enrique Isla.

Pero la compañía de MZA continúa porfiando o simplemente tratando asuntos relacionados con terrenos lindantes. Y en 1918, otro conocido pionero de la industria Pinteña, D. José María Mateu, que tenía un taller de tipografía en el Paseo del Prado en Madrid, envía los datos personales de los suscriptores de la venta de terrenos propiedad de la familia Gurumeta a MZA. Los descendientes de D. José Gurumeta venden por 397'85 pesetas la superficie de 545 metros cuadrados de terreno lindante con el convento de las Capuchinas y con la vía férrea. Aquello ya iba siendo otro paisaje, en el que se imponía incontestablemente la necesidad de utilizar el tren como el medio ideal para el desarrollo económico y personal de la sociedad y los individuos. Desarrollo que no parece admitir esta denominación en algunos casos, si reproducimos, como curiosidad, la protesta de la Alcaldía de Pinto a través de D. Lucas Casado por el transporte a Pinto, durante el verano de 1915, de vagones de basura, ya que...”*La estación está en el centro de la población y como allí se aventa la basura al descargarla y cae al suelo de donde nadie se encarga de recogerla, de ambas cosas se desprenden toda clase de miasmas, envenenando la atmósfera y en la enfermería se observa la acción e las bacterias virulentas pues si en todas épocas existen microbios en las basuras, en el verano está aumentando en un 50 %. Por si todo esto fuera poco este año hay un aumento de moscas muy considerable, ahora que en todas partes se lucha contra ellas, he de dar a conocer que la mosca busca para reproducirse y hacer sus puestas de huevos en las basuras, multiplicándose de un modo asombroso; ella recoge (la mosca) para diseminar luego los gérmenes de la disentería, diarrea de verano que tantos niños mata, de las lombrices, difteria, viruela, sarampión, tifus, tuberculosis y lepra a más de otras muchas enfermedades que omito por no dar demasiada extensión a esta comunicación.....”*

Como se ve, no todo eran ventajas en la atención de las necesidades de transporte de personas y mercancías. Pero también a esto, compañía ferroviaria y autoridades darían solución.

Pero el suceso más importante de este periodo en la relación de Pinto con el ferrocarril está por llegar. Antes, continúan los contenciosos entre autoridades y compañía de ferrocarril por la comunicación de ambas partes de la Villa separadas por la línea férrea. En 1920 D. Pedro Loarte y en 1924 D. Francisco Pérez, ambos en calidad de alcalde, dirigen sendas peticiones enérgicas para que los pasos a nivel del camino de Torrejón y de la estación sean reestructurados y acondicionados. Muy razonadas, sobre todo esta última, que se había aprobado en sesión ordinaria del Pleno Municipal el 5 de mayo de 1921.

Y vista la actividad y la necesidad de dar un paso importante en la modernización de las instalaciones ferroviarias, se proyecta la construcción de una nueva estación, que será la que hoy pervive. Treinta y cinco años después de la primera verdadera estación, aquella de una planta, Pinto adquiere una especial prestancia con el nuevo edificio que denota el auge que el ferrocarril adquiere y del que la Villa se sirve. Corresponde con la instalación necesaria de una segunda vía entre Madrid y Alcázar de San Juan, algo que se proyectó en 1908 y que daba cuenta del incremento de la actividad en dicha línea.

La secuencia más significativa de este hecho fue:

El 29 de octubre de 1924, D. Diego Gómez, ingeniero jefe, autoriza el comienzo de las obras de la nueva estación.

El 8 de enero de 1925 se envía carta para desocupar el edificio de la estación y proceder a su demolición.

El 3 de marzo de 1925 el ingeniero jefe envía carta comunicando que el edificio ha sido desocupado y puede ser demolido, habiéndose instalado un garitón provisional de madera.

El 10 de enero de 1926 se fecha el acta de entrega del nuevo edificio de viajeros.

Y el 18 de enero de 1926 queda recepcionado dicho edificio, que comenzará a funcionar días después.

Son años en los que está plenamente consolidada la relación de los vecinos de Pinto con el entorno ferroviario, con su estación. El otrora llamado “Camino vecinal de Pinto”, se ha convertido en “Paseo de la estación” de un lado y del otro lado en “Calle San José” el camino vecinal a Fuenlabrada y “Calle Princesa de Eboli” el camino vecinal a Parla. Y el alcalde, D. Ricardo Batres, pide el 23 de agosto de 1929 autorización a la compañía MZA para descargar nada menos que “*600 vagones de piedra para la carretera de Fuenlabrada*”. Son transformaciones lógicas y normales en una sociedad que va adaptándose al transcurrir de los hechos decisivos, en este caso de la técnica a disposición de un mejor modo de vida. Transformaciones que conducirán hacia un suceso común a todo el país y que dará a todos y cada uno de los ciudadanos de cualquier lugar de la geografía española motivo de interés por cuanto se movía en la política nacional. Me refiero a la proclamación de la II República en 1931.

De 1931 hasta 1951

La situación política entró en una nueva fase, algo que también impregnó a la pequeña localidad de Pinto, donde no tardaron unos y otros en posicionarse y en ejercer una actividad basada en la libertad y en los valores que propugnaba la República. Partidarios de todas tendencias convivían en la defensa de sus propuestas en la forma que dictaban las leyes democráticas.

La actividad ferroviaria estará también pendiente de la que ha de ser la fase de intento definitivo de modernización de los ferrocarriles con los proyectos de Albornoz en 1931, el de Guerra del Río en 1934, el de Lucía en 1935 y el de Velao en 1936; todos ellos intento de reforma del Estatuto de 1924. Ninguno de ellos llegó a ser debatido en las Cortes. Y se hicieron reformas a base de decretos. Por desgracia, la situación económica no fue la más propicia, a pesar de los esfuerzos de los 22 gobiernos que se

formaron entre el 14 de abril de 1931 y el 5 de abril de 1936, poco antes del terrible ataque fascista a las libertades.

De estas fechas quedan muestras de la continua preocupación de las autoridades y de los partidos políticos de Pinto por la seguridad de los ciudadanos a la hora de transitar de un lado a otro de la Villa. Así, el 28 de junio de 1933 el Comité Ejecutivo del Partido Republicano Radical Socialista de Pinto, mediante su secretario D. Francisco Cámara, presenta al Ayuntamiento propuesta para que sean subsanadas las anomalías del paso a nivel situado en la carretera de Pinto a Fuenlabrada, en el cruce con el ferrocarril de Madrid a Toledo, tras morir en accidente el vecino de Pinto D. José Hermida, “.....siendo este paso a nivel un peligro constante para ellos, es por lo que este Comité ruega a este Ayuntamiento sea aceptada esta proposición.-Viva la República”. El alcalde, D. Carlos Luis Ruiz tramita la propuesta el 11 de julio de 1933; al no ser atendida como se deseaba dicha petición, D. Carlos Luis Ruiz envía una nueva carta el 14 de noviembre de 1933 protestando enérgicamente.

Pero todos los proyectos de la República se verían truncados por el peor de los métodos: la guerra, los cañones contra las ideas y el debate parlamentario; la sangre contra las leyes. Y como ocurrió en infinidad de lugares de España, hablaron las balas y cuanto tanto esfuerzo había costado levantar, se fue desmoronando bajo el peso de la sinrazón. A la crisis económica se unía la crisis de los valores, el odio arraigando de forma inexorable. Pinto sufrió de forma especial esta situación por su configuración social y por su proximidad a la capital de España. El último alcalde republicano, D. Francisco Aguilar, fue testigo de la oportunidad que se perdía de continuar con la modernización de la Villa. Y todo el pueblo fue testigo de los bombardeos que acabaron por destrozar, además de parte de la propia Villa y, sobre todo, vidas humanas, las instalaciones ferroviarias. La misma línea que daba vida económica y social a la Villa de Pinto; la misma línea en la que regresara a Madrid, en 1932, después de actuar en Pinto, en su primera aparición profesional, el entonces desconocido y después famosísimo *showman* internacional, Waldo Moll, habitante de Nueva York durante cuarenta años y amigo de los grandes (Marlene Dietrich, Dean Martin, Jerry Lewis, Walt Disney, etc.), conduciría los trenes militares del frente de Madrid.

Poco se había salvado a tenor del proyecto que en 1940 se presenta para la *“reparación de los destrozos ocasionados por la guerra en el edificio de viajeros, pabellón de retretes y lampistería, muelle cubierto y cerrado y caseta de enclavamientos”*, y que se aprueba el 12 de julio de dicho año. El coste de las obras ascendía a 48.157, 13 pesetas.

Fue como un volver a empezar, aunque en circunstancias bastante dramáticas, pues la Villa de Pinto había quedado maltrecha como tantas otras de nuestro país. Se había reducido la población notablemente; sin embargo, todo esfuerzo posterior, casi todos anónimos, tuvo su gran importancia y su histórica consecuencia en la elección en 1979 de D. Carlos Penit como alcalde democrático y “Constitucional”, tal y como se denominaban los Ayuntamientos antes de 1936, de la Villa de Pinto. La reconstrucción democrática fue ejemplar en nuestra ciudad desde 1979, gracias, sobre todo, a las personas que lo protagonizaron, pero también al aporte técnico que el ferrocarril proporcionó al movimiento de los ciudadanos.

Pero hasta 1951, hasta que los ciudadanos de Pinto (cerca de 3.500 por entonces) vieron pasar, e incluso pudieron acceder al Tren del Centenario, el camino no fue fácil, y sólo gracias a cuantos anónimos me referí, la Villa de Pinto comenzó a recuperar la tranquilidad y la rutina. Nuevos vecinos se fueron incorporando en busca de un espacio que les facilitara el trabajo y la vida. Valga como símbolo más significativo en estos momentos, el de nuestro convecino Julián Sánchez (peluquero), cuyos padres decidieron dejar la capital para “*un buen día 5 de marzo de 1945 llegar con ilusión a este pueblo tan acogedor en el tren de las nueve de la mañana*”.

Bibliografía

ASOCIACION CULTURAL AL-MUDAYNA (Edición de Catmen Segura Graño) (1994), *Caminos y caminantes por lkas tierras del Madrid Medieval*, Madrid, Universidad Complutense.

M.MARINE (1979), *Vías romanas en la provincia de Madrid*, Madrid, Y Jornadas de estudios sobre la provincia de Madrid, Universidad Complutense.

CARMEN GIPPINI (1982), *Memorias de una madre de familia*, Bilbao, Edición de Autor

FRANCISCO WAIS (1987), *Historia de los Ferrocarriles Españoles*. Fundación de los Ferrocarriles Españoles.

MANUEL TUÑÓN DE LARA (1981), *La España del Siglo XIX*, Madrid, LAIA

RENFE (1951), *Guías horarias*, Renfe.

FUNDACIÓN E LOS FERROCARRILES ESPAÑOLES, *Archivo General. Documentos y publicaciones varias*.