

9 de febrero de 2021

170 AÑOS DE LA LÍNEA FERROVIARIA MADRID-ARANJUEZ (1851-2021)



Hoy, 9 de febrero de 2021, se cumplen 170 años de la inauguración del primer ferrocarril madrileño. Madrid, Villaverde (por entonces no anexionado aún a Madrid), Getafe, Pinto, Valdemoro, Ciempozuelos, Seseña (en la provincia de Toledo) y Aranjuez quedarían unidas por ferrocarril en el año 1851, tan solo tres años después de que se abriera al tráfico la primera línea en suelo peninsular entre Barcelona y Mataró. Sería el primer eslabón de una línea ferroviaria que en 1858 alcanzaría el puerto mediterráneo de Alicante, siendo por ello la primera línea radial concluida en España.

Los motivos que impulsaron a trazar la primera línea que partía desde la capital de España precisamente hacia Aranjuez se deben buscar, por una parte, en el interés de poner en marcha un proyecto ferroviario que desde la capital de España finalizara en un puerto del Mediterráneo y cuyo trazado no encontrara terrenos quebrados ni excesivas complejidades físicas que dilataran en el tiempo la terminación de la obra y, por otra, en el interés de la monarquía y de los gobiernos de entonces de unir dos residencias reales. Para ello el trazado se tendió en paralelo al Camino Real de Andalucía.

PRIMEROS PROYECTOS

La línea nació de una petición presentada a la Administración del Estado en 1830 por varios ilustres personajes, entre ellos el Marqués Viudo de Pontejos; proponían la construcción de un camino de hierro desde Madrid a Aranjuez que impulsaría el desarrollo de la segunda, uniría la Corte con el Palacio Real de Aranjuez y, en abril o mayo –indicaba la petición– “concentraría a los madrileños que, saliendo de casa a media mañana, comerían en Aranjuez para volver al Prado por la tarde, lo mismo que se hace, hoy día, con Vista Alegre”. Se realizaron los pertinentes reconocimientos del terreno y se redactó el proyecto, la propuesta fue aprobada por Fernando VII, pero la falta de interés de los medios financieros dio al traste con el proyecto.

En 1843 Pedro de Lara y Meliá intentó convencer a las fuerzas vivas de Alicante de la importancia de unir esta ciudad con Madrid. De nuevo, la falta de financiación suficiente y, en este caso, la tardanza de los permisos gubernamentales fueron enfriando los ánimos de los inversores alicantinos, pero antes de que el proyecto decayera totalmente, Lara y Meliá pudo constituir con la ayuda de otros socios la sociedad denominada Camino de Hierro de María Cristina, que ostentaría los derechos para la realización del ferrocarril en el tramo Madrid-Aranjuez, único al que optó, finalmente, debido a la falta de medios financieros.

EL PAPEL DE JOSÉ DE SALAMANCA

A finales del año 1844 entró en escena José de Salamanca, en aquel entonces uno de los actores principales de la vida de los negocios de la capital. El marqués procuró hábilmente aproximarse al proyecto de Lara y Meliá, cuando quedaban ya pocos meses para que la sociedad creada por éste presentara ante la Administración del Estado toda la documentación y los avales necesarios para que se iniciaran los trabajos de construcción. Para ello, se hizo nombrar diputado por Alicante y se integró en el Consejo de Administración, pero, en vez de salir en auxilio de la compañía, espero a que expirara el plazo y entonces la solicitó para sí, presentando tanto los avales como la documentación necesaria.

Obtenida la concesión, Salamanca y sus socios constituyeron a finales del año 1845 la Sociedad del Camino de Hierro de Madrid a Aranjuez. En mayo de 1846 dieron comienzo los trabajos de construcción, pero la crisis financiera de ese año dio al traste con la buena marcha de los trabajos. Salamanca movió los hilos de la política y logró que le nombrasen ministro de Hacienda, cargo que mantuvo durante unos meses en dos gobiernos que administraron sin convocatoria de Cortes y mediante decretos. Esta situación concluyó tras la irrupción del general Narváez en el salón de plenos del Consejo de Ministros del Gabinete de García Goyena. Enseguida se fueron descubriendo las arbitrariedades del Gobierno anterior, entre ellas las que protagonizó el mismo Salamanca, que benefició públicamente a sus socios y a sus propias inversiones. El marqués tuvo que exiliarse en Francia de donde no volvería hasta 16 meses después, amnistiado por Narváez.

A su vuelta el empresario pudo recomponer su capital y reiniciar los trabajos en el ferrocarril Madrid-Aranjuez, paralizados desde 1846. Las obras concluyeron y el 9 de febrero de 1851 se inauguró solemnemente el ferrocarril.

INAUGURACIÓN DE LA LÍNEA

La inauguración fue un acontecimiento, con asistencia de la familia real, el Gobierno, las Cortes, autoridades provinciales y locales... Para trasladar a todos los invitados se realizaron varios viajes de ida y vuelta en varios trenes (se utilizaron al menos siete locomotoras) entre el embarcadero de Atocha y la primitiva estación de Aranjuez, situada frente al Palacio Real. Los invitados pudieron comprobar que en una hora y media se podían recorrer los cerca de 50 kilómetros que distaban entre las dos residencias reales y que al descender los viajeros llegaban sanos y salvos sin desvanecimientos y sin alteraciones somáticas provocadas por la velocidad del convoy, enterrando así las tesis que propagaban por doquier los escépticos del uso de este nuevo medio de transporte.

Según las crónicas de la época, miles de madrileños se lanzaron desde primera hora a las calles a curiosear y hasta 300.000 personas en total llegaron a participar de algún modo en la fiesta, repartidas por todas las localidades por las que pasaba la línea. Como la reina Isabel II era muy aficionada a la música de salón, el maestro Hipólito Gondois compuso para la ocasión una suite para piano titulada “De Madrid a Aranjuez”, una colección de polkas, mazurkas, chotis y galop.

Cuando se iniciaron los servicios ferroviarios la empresa de Salamanca estableció cuatro clases y destinó para ello, por tanto, cuatro tipos de coches de viajeros, desde los más lujosos hasta los más modestos e incómodos como fueron los de cuarta clase. El interés de José de Salamanca en el negocio ferroviario no cesó con la inauguración del Madrid-Aranjuez. Cuando Narváez abandonó el poder, se hizo con las concesiones ferroviarias de Madrid a Zaragoza, de Aranjuez hasta el Mediterráneo y del tramo Córdoba a Málaga entre otros. Además, el 13 de agosto de 1852, Salamanca vendió al Estado la línea de Aranjuez por 15 millones de pesetas, quedando a su vez como arrendatario de la misma mediante el pago de un canon de 375.000 pesetas anuales.

Actualmente, el trazado ferroviario entre Madrid y Aranjuez se encuentra integrado dentro de la línea C-3 de la red de Cercanías de Madrid. Por ella discurre desde el año 1984 el Tren de la Fresa, tren histórico que opera Renfe y gestiona la Fundación de los Ferrocarriles Españoles a través del Museo del Ferrocarril de Madrid.

HASHTAGS

#170MadridAranjuez 🚂

#170TrenMadridAranjuez

#170FerrocarrilMadrid

#TrendelaFresa 🍏

PERFILES A ETIQUETAR EN REDES SOCIALES

@ffe_es

@M_Ferrocarril

@TrendelaFresa

@DocutrenFFE

ENLACES A WEBS CORPORATIVAS Y CONTACTOS DE RESPONSABLES DE COMUNICACIÓN Y PRENSA

Fundación de los Ferrocarriles Españoles – www.ffe.es

Silvia Gamo, jefa de Área de Comunicación, Cultura y Negocio Digital

Lourdes Orozco, jefa de Comunicación: prensa@ffe.es

Museo del Ferrocarril de Madrid - www.museodelferrocarril.org

Luis Legido: comunicacionmuseo@ffe.es

Ayuntamiento de Getafe – www.getafe.es

redaccion.prensa@ayto-getafe.org

Ayuntamiento de Pinto - www.ayto-pinto.es

Cassandra López, jefa de Prensa del Ayuntamiento de Pinto - clmarcos@ayto-pinto.es

Ayuntamiento de Valdemoro – www.valdemoro.es

Edelmiro Galván, director de Comunicación del Ayuntamiento de Valdemoro: eagalvan@ayto-valdemoro.org

Jana Céspedes, responsable del Departamento de Prensa: prensa@ayto-valdemoro.org

Ayuntamiento de Ciempozuelos – www.ayto-ciempozuelos.org

Comunicacion1@ayto-ciempozuelos.org

Ayuntamiento de Seseña – www.ayto-sesena.org

Mónica García, concejala de Cultura del Ayuntamiento de Seseña: concejala.cultura@ayto-sesena.org

Ayuntamiento de Aranjuez - www.aranjuez.es

Pedro Parra, responsable de Comunicación del Ayuntamiento de Aranjuez: comunicacion@aranjuez.es

ANEXO DE IMÁGENES

Las imágenes incluidas en este anexo pertenecen en su mayoría a la **Fototeca del Archivo Histórico Ferroviario (AHF)** de la Fundación de los Ferrocarriles Españoles-Museo del Ferrocarril de Madrid www.museodelferrocarril.org/archivoybiblioteca/index.asp.

El Archivo Histórico Ferroviario y la Biblioteca Ferroviaria (BF) conforman el centro de referencia para la investigación y el estudio de los ferrocarriles, y gestionan distintas líneas de actividad que confluyen en el objetivo de ofrecer información histórica y actual sobre el ferrocarril. El Archivo conserva principalmente los fondos documentales de las antiguas compañías ferroviarias privadas españolas creadas a lo largo de la segunda mitad del siglo XIX, además de fondos contemporáneos y colecciones privadas. Asimismo, se integra en él una importante Fototeca con más de 400.000 unidades. Por su parte, la Biblioteca Ferroviaria reúne una colección bibliográfica formada por más de 37.000 títulos de monografías y folletos, 3.000 títulos de publicaciones seriadas, de las cuales cerca de 200 títulos de revistas se reciben periódicamente, además de las colecciones especiales de cartografía, folletos, carteles, audiovisuales y memorias de empresas, entre otros documentos.

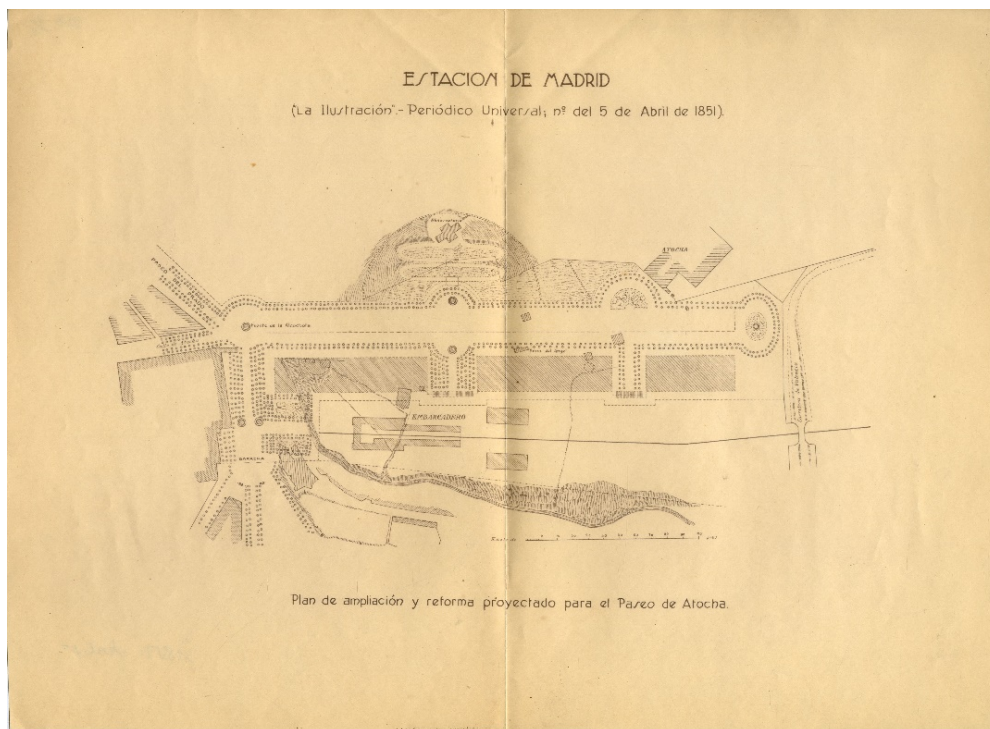


Imagen 1: Plan de ampliación y reforma proyectado para el Paseo de Atocha (1851).
AHF, signatura: C-302-2-1-1.



Imagen 2: Vista general del puente ferroviario sobre el río Manzanares (1851). AHF, signatura: IG- 00866.

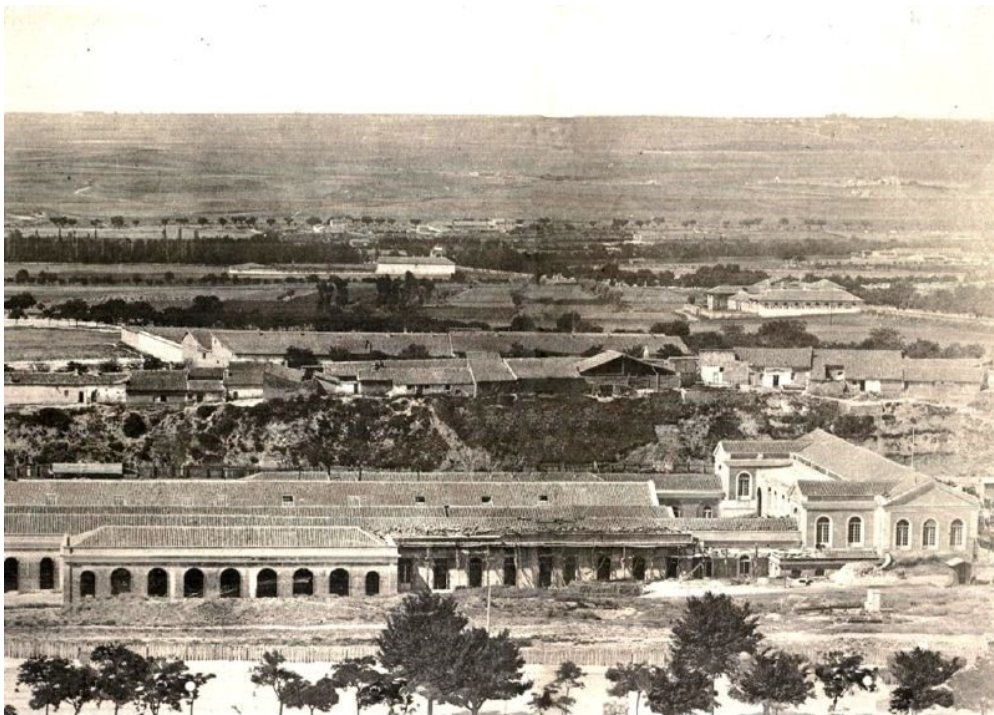


Imagen 3: Vista del embarcadero de Atocha (1860). Fotografía de Jean Laurent. Biblioteca Digital Hispánica. Biblioteca Nacional de España.

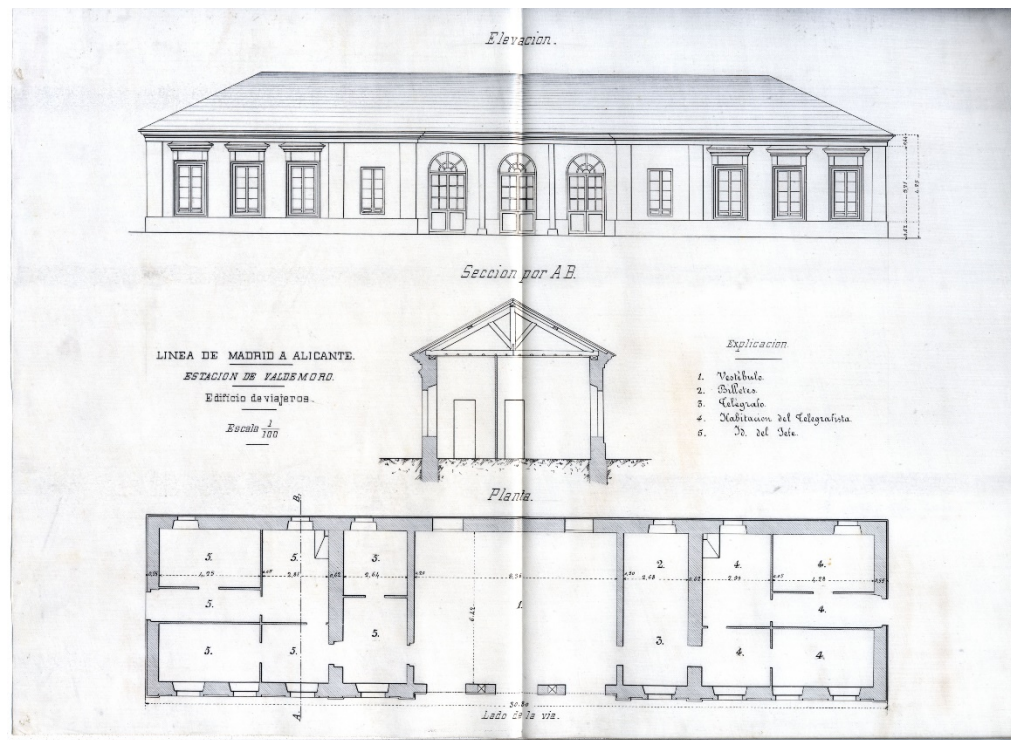


Imagen 4: Planta y alzado del antiguo edificio de viajeros de la estación de Valdemoro (1879). AHF, signatura: B-47-2-6.



Imagen 5: Vista de la antigua estación de Pinto (1925). Fotografía de Juan Salgado Lancha. AHF, signatura: 1138-IF-MZA-9-9.



Imagen 6: Antiguo embarcadero de Aranjuez (1923), Fotografía de Juan Salgado Lancha. AHF, signatura: 0429-IF-MZA-0-1.