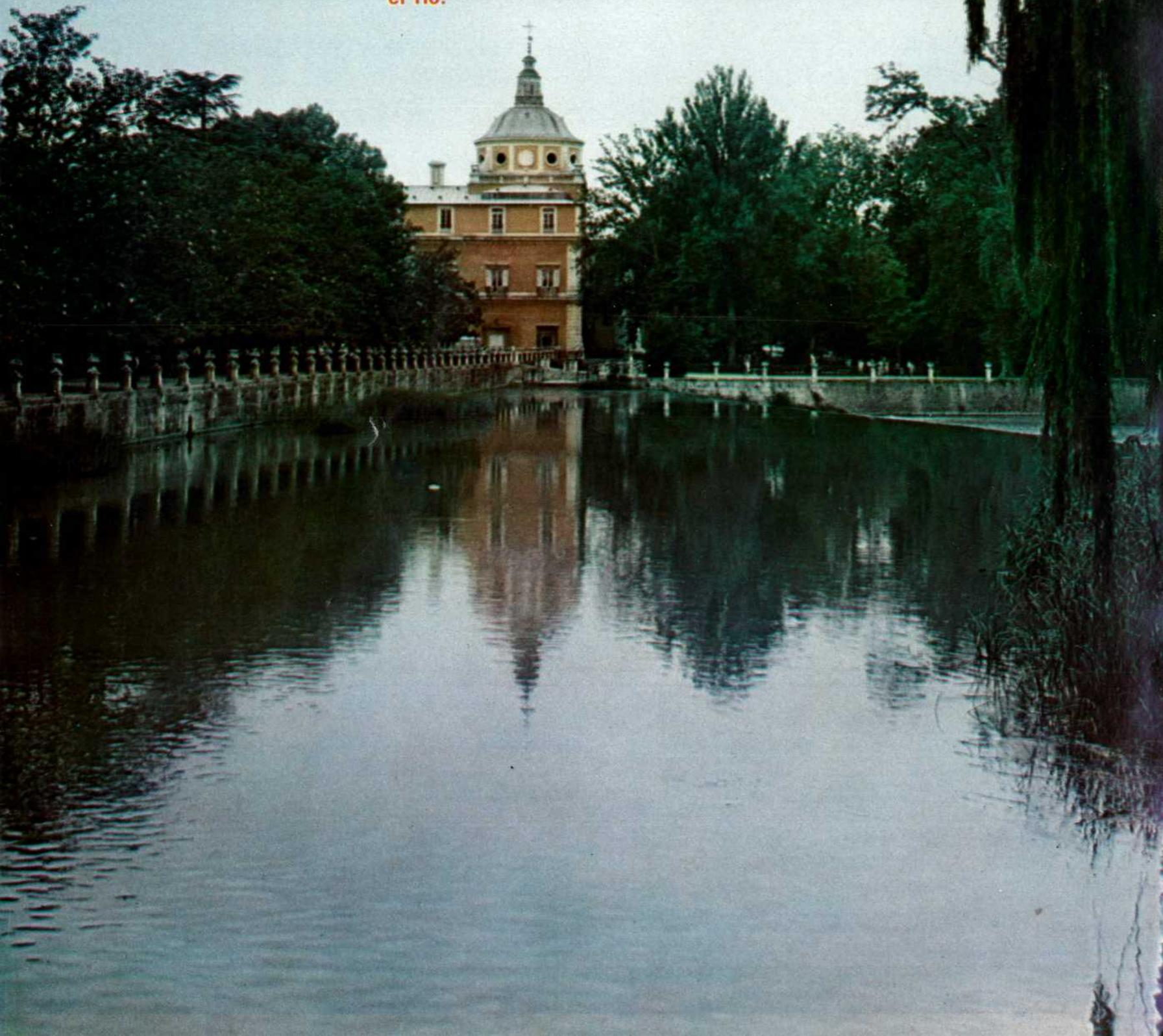


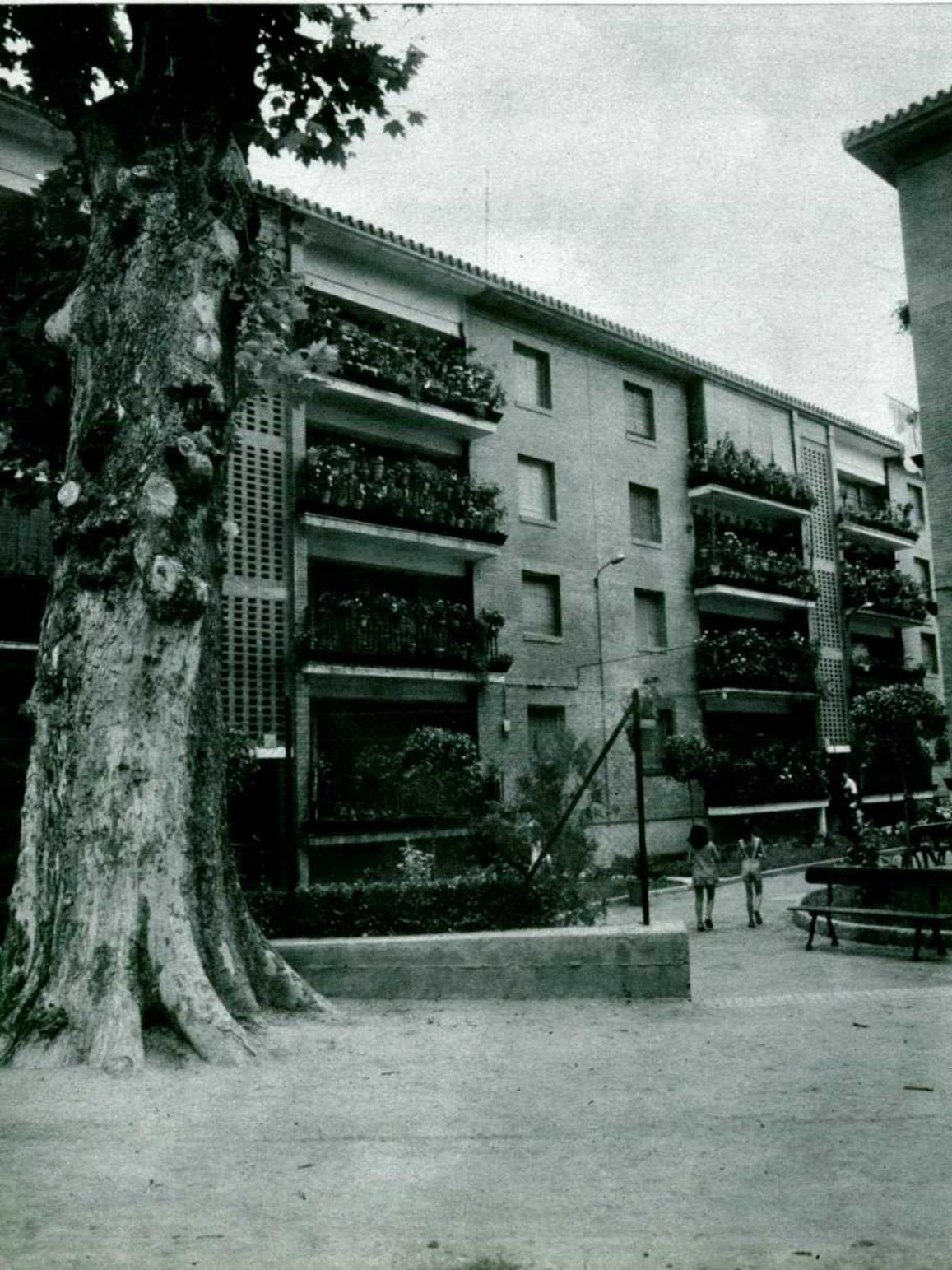


ARANJUEZ: Un oasis en la estepa

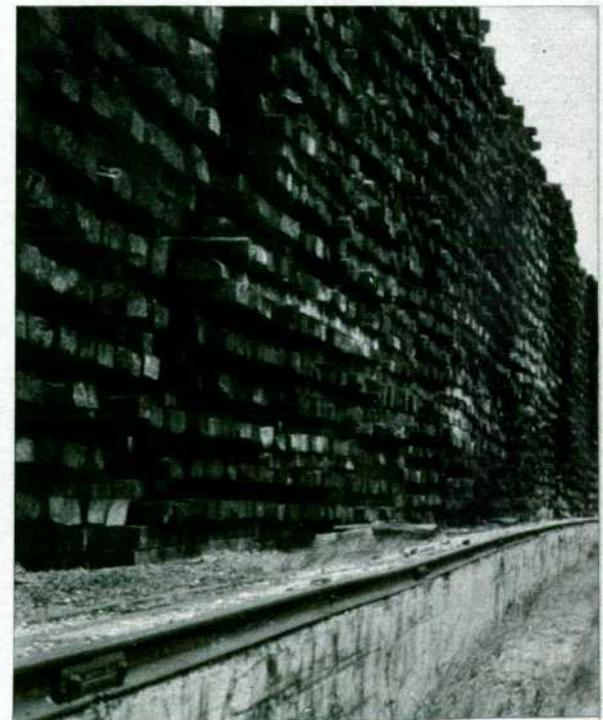
Reportaje por LETICIA ESCARDO
Fotos: MAN

EL Tajo baja turbio, remansado entre dos presas para hacer navegable el río, se ensancha y sus aguas reflejan el cielo, las nubes y la fronda verde de árboles centenarios que miran hacia el río.





Los ferroviarios de Aranjuez, cerca del lugar de trabajo, junto a la preciosa estación, han construido unas viviendas que encajan perfectamente en el paisaje, y son modelo de casas en un ambiente donde la modernidad no está reñida con la Naturaleza.





Aranjuez tiene hoy 25.000 habitantes y un número impresionante de árboles que superan esta cifra, pues ya en tiempos de Felipe II se habla de 250.000. Apretado contra las riberas, ha crecido a lo largo de su vega, ensanchándose poco.

Hacia el final del siglo XIV, el gran maestro de la Orden de Santiago, Lorenzo Suárez de Figueroa, sobre este lugar fértil había hecho construir un edificio, quemado en parte en el siglo XVII y mandado demoler en 1727 para dejar sitio a las sucesivas ampliaciones del palacio primitivo que mandara construir Felipe II.

El edificio principal, comenzado en 1561, fue obra de Juan Bautista de Toledo y de su discípulo Juan de Herrera. Después de los incendios de 1660 y de 1665, Felipe V vuelve a reconstruir el castillo y aportándole la escalera principal. Su principal arquitecto fue Pedro Caro.

Fernando VI crea el pueblo en torno a las necesidades del palacio. Carlos III anexionó al edificio principal dos alas laterales de ladrillo y piedra de Colmenar. Por último, Carlos IV hizo construir la Casita del Labrador para el príncipe de Asturias.

La principal de las tres puertas de entrada al palacio tiene la particularidad de que sólo se abre para dar paso al Rey recién coronado o a la muerte del Rey si es que sucede en Aranjuez.

Surge Aranjuez entre un árido paisaje como la imagen del verdor, y así la canta Cervantes en su «Persiles»: «Vieron sus iguales y extendidas calles, a quien servían de espalda y arrimo los verdes e infinitos árboles; tan verdes que los hacían parecer de finísimas esmeraldas. Vieron la Junta, los besos y abrazos que se daban los dos famosos ríos Jarama y Tajo».

SUPERANDO A VERSALLES EN SOLEDAD

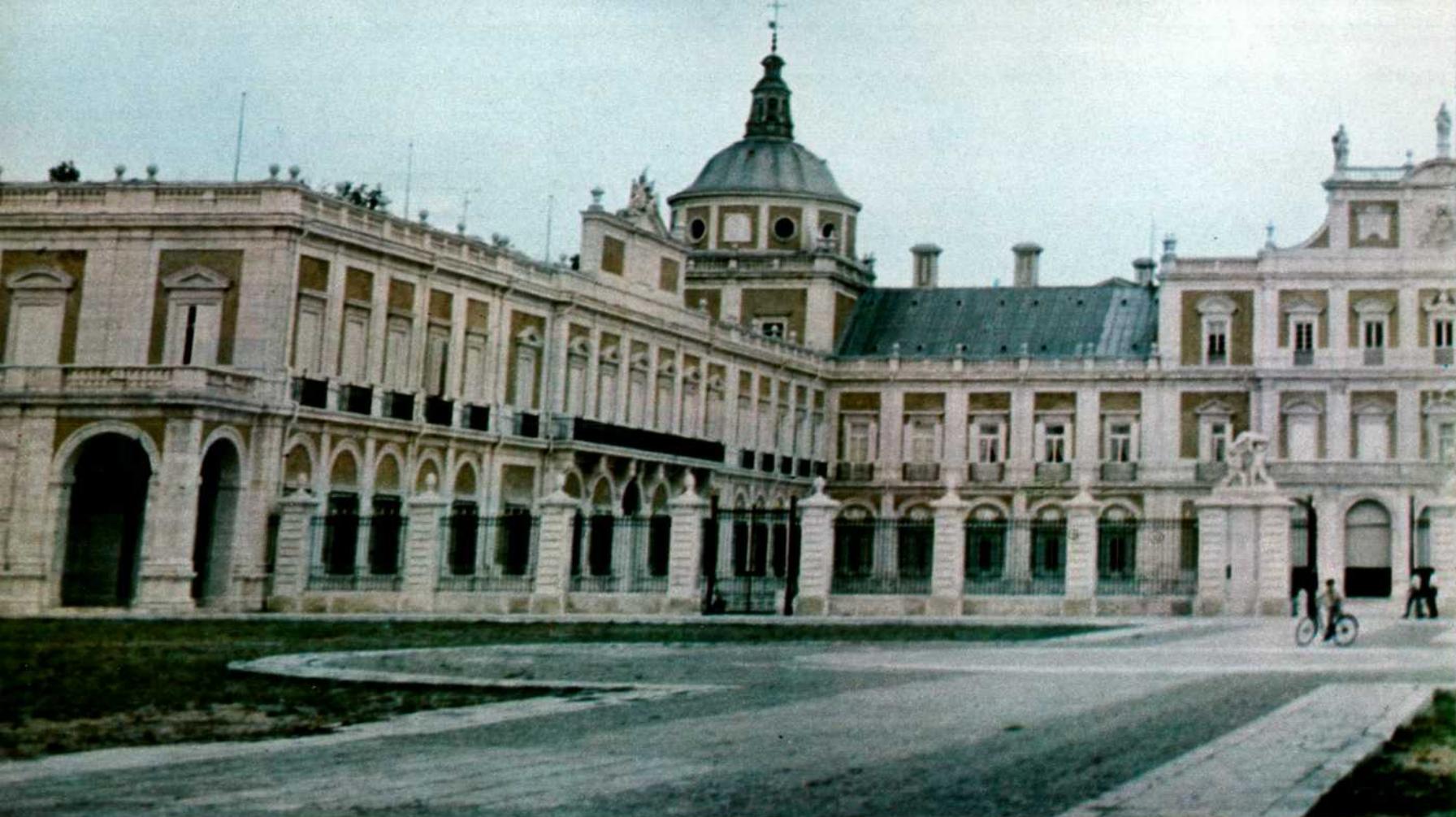
Alejandro Dumas, en sus crónicas de viajes románticos, describe Aranjuez parangonándolo a Versalles, aunque según él hay un aspecto en el que lo supera: la soledad.

«A siete leguas de Madrid, y en un delicioso valle que debe al Tajo su lozanía y belleza...». Teófilo Gautier y poetas y músicos, baste recordar al maestro Rodrigo y su maravilloso concierto, han cantado Aranjuez. Y es que encanta la armonía de paisaje y edificación, el murmullo de las aguas y el canto de los pájaros.

En Aranjuez hubo en tiempos de esplendor magníficas cuadras de caballos de raza pura, española e inglesa, capricho de los Reyes; en Legamarejo, también cuidaban de animales para tiro y mulas. Pero éstos no se emplearon nunca allí, pues para atender el cultivo de las huertas y jardines se emplearon, por deseo de los Reyes, camellos y dromedarios, a fin de que sus patas no causasen daño alguno en las avenidas y calles de los jardines.

Sobre el nombre de Aranjuez hay diferencias entre los eruditos. De cierto se sabe que en la alta Edad Media por aquel paraje existían casas aisladas que se conocían bajo el nombre de Caserío de Aranz. Más tarde, al comienzo del siglo XV, cuando la construcción de la casa-palacio para solaz de la Orden Militar de Santiago —cuyo Maestrazgo estuvo establecido en Ocaña—, en los alrededores existían dos pueblos: Alpagés y Aranzuel.

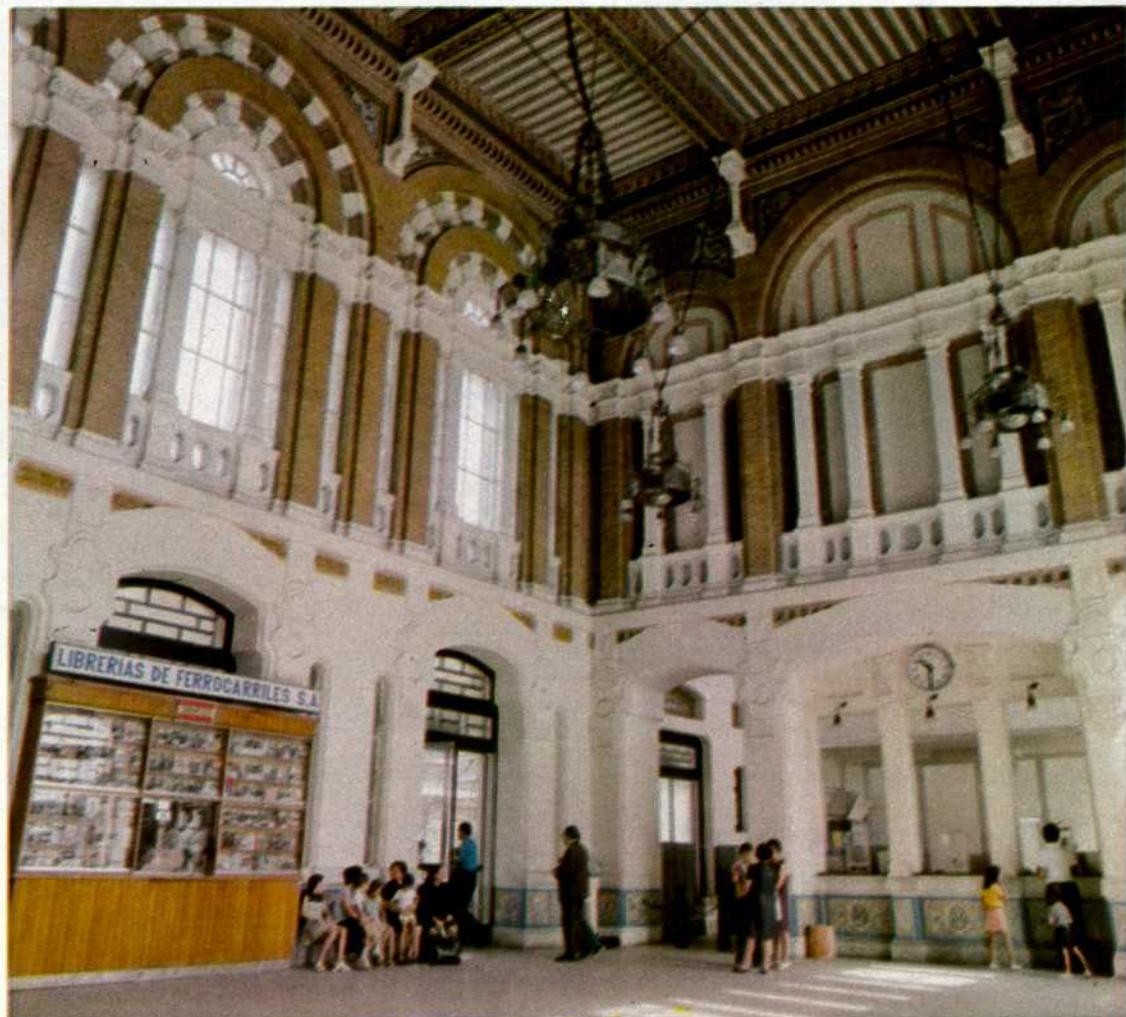
Mientras Nebrija concedía al nombre una ▶



Vista general del palacio de Aranjuez.



Entrada a la Casita del Labrador.



Vestibulo central de la estación.



etimología árabe y lo traducía por «Casa de Nogueras», fray Martín Sarmiento opinaba que tenía raíz latina: Ara-Jovis o Altar de Júpiter, por un templo que se supone alzaron los romanos al dios en aquel lugar. Posible, pues se han hallado restos romanos, y ciertamente este pueblo no pudo pasar por alto este lugar de reposo y belleza.

Y aún queda otra teoría sobre su etimología, pues existen escritores modernos que creen descubrir razones y raíces vascas.

Quedan las incertidumbres envueltas en el verdor.

FALUAS REALES SOBRE EL TAJO

Para recorrer los cinco kilómetros que es navegable el Tajo, los Reyes crearon la Escuadra del Tajo (doscientos marinos entre oficiales y tropa, un maestro constructor, carpinteros de ribera, calafateadores y otros especialistas), que se desplazaban en las necesarias ocasiones desde el Departamento de Cartagena.

De los doscientos marinos, ciento veinticuatro de ellos se destinaban a los remos, distribuidos entre las cinco falúas de la escolta y la del Rey; los restantes quedaban en servicio en pequeñas piezas artilleras, con las que se «efectuaban las salvas de ordenanza», cuando se llevaban a cabo las operaciones de embarque o desembarque de los Reyes.

La «escuadra» se componía de la falúa real, llamada de «San Fernando y Santa Bárbara», con dieciséis cañoncitos en sus

◀ Vista aérea del enclave, con la estación al fondo.

bandas y dotada de catorce remeros, siete en cada banda; a los dos lados de esta embarcación navegaban dos pequeñas lanchas chatas representando un ciervo y un faisán; detrás marchaban dos jabeques con doce cañoncitos cada uno y rodeando las restantes embarcaciones para los músicos y servicios.

En las fechas del reinado de Fernando VI y Bárbara de Braganza, estas fiestas náuticas tuvieron una fastuosidad que las dieron renombre internacional.

La mayoría de estas embarcaciones se guardan hoy en la Casa de Marinos.

Ya hemos visto el fervor que le tenían los Reyes al Real Sitio de Aranjuez; se comprende que, al iniciarse la era de los ferrocarriles, uno de los primeros en trazarse fuera el de Madrid-Aranjuez, con la posibilidad de prolongarlo a través de la planicie de la Mancha hasta Alicante, dando así salida al mar a la capital. Este pequeño ferrocarril recordaba también el París-Ver-

ARANJUEZ, EN NUMEROS

Realizaciones en los últimos cinco años

	Pesetas
● Parque zonal	2.700.000
● Dormitorio para 15 agentes	3.650.000
● Rehabilitación de vías de clasificación y almacenes del D. A. A.	630.000
● Abastecimiento de agua potable a la estación	—
● Adecentamiento de locales para la XXIV Sección Eléctrica	—
● Modernización del edificio de viajeros, alumbrado de patios y andenes	5.000.000
● Aparcamiento cubierto	—
PROYECTOS PARA ARANJUEZ	
● Delegación comercial	500.000
● Modernización de la estación	—
Enclavamiento eléctrico.	
Calefacción de fuel-oil en lugar de carbón.	
Impermeabilización del paso subterráneo.	



Una nueva fábrica que aprovecha los servicios de RENFE para el desplazamiento de sus productos.

salles terminado en 1838, uno de los que denominaban «promenade» los franceses.

CAMINO DE HIERRO DE MARIA CRISTINA

Se empezaron a barajar estas ideas en 1844. Los planes del «Camino de Hierro de María Cristina» los había levantado el ingeniero español don Pedro de Lara; don José Salamanca es el promotor, tiene entonces treinta y cinco años. Empiezan las obras en 1846; al año siguiente, Salamanca es nombrado ministro de Finanzas y las obras se paralizan. Vuelve desde el poder a insuflar vida activa al ferrocarril, y el 9 de febrero de 1851 puede celebrarse la inauguración oficial.

Gran fiesta en Madrid; a las once de la mañana llegó la Reina Isabel II a la estación de Atocha, la esperaban la Junta de Gobierno de la empresa y Bravo Murillo al frente de su Gobierno. En el andén de salida ofició la Misa sobre un altar portátil el arzobispo de Toledo, cardenal Bonel y Orbe; desfilaron las locomotoras delante del altar para recibir la bendición. Partió el convoy, delante el tren regio arrastrado por la locomotora que llevaba el nombre de la Reina, y detrás, los dos trenes que transportaban a los invitados.

Comida en Aranjuez y paseo por los jardines; a las cinco y media de la tarde se inició el regreso; ya anocheaba, y a lo largo del recorrido, soldados con antorchas encendidas daban guardia al paso de los reales viajeros. Llegó el tren a Madrid a las siete y media, tras una larga parada en Pinto, pues el trayecto, de 49 kilómetros, se hacía en hora y media, y continuaron los banquetes en palacio y en la misma estación. Al día siguiente, este trayecto se inauguraba para el público; las estaciones intermedias eran las de Getafe, Pinto, Valdemoro y Ciempozuelos, pero los trenes hacían más escalas. Circulaban tres trenes en cada dirección diariamente. El precio del billete de primera, Madrid-Aranjuez, era de veinte reales; en segunda clase, catorce reales;

en tercera clase, ocho reales, y en cuarta clase, cuatro reales.

SEIS REALES POR ARROBA

La mercancía se transportaba a domicilio por la propia empresa del ferrocarril, y las tarifas, conforme al peso, variaban con la distancia. Entre los dos extremos de esta corta línea, transportar hasta una arroba costaba seis reales; si el bulto pesaba de tres a cuatro arrobas, entonces la tarifa subía a quince reales.

Mediante vagones especiales, también se transportaban diligencias, importante tráfico de la época; sin embargo, la atención de la empresa se volcaba en los viajeros.

La necesidad de buscar fuente de energía cerca del lugar de consumición, transforma Aranjuez en nudo ferroviario.

En 1856 se otorga la concesión del ferrocarril Aranjuez-Minas de Henarejos pasando por Cuenca; esta línea tiene complicaciones financieras y ha de ser traspasada a la compañía MZA, quien termina pronto la línea y entra en servicio en septiembre de 1885. Un año antes, el señor Gil Roger, hacendado de Cuenca, ofrece a la compañía el estudio de la línea Cuenca-Valencia por Landete. No se toma en cuenta la oferta. Y el ferrocarril moría en Cuenca por la parte de Madrid y en Utiel por la de Valencia. Así permanece hasta 1947, año en el que se terminan, por parte del Estado, las obras de Cuenca-Utiel, siendo inaugurada la línea por el Jefe del Estado.

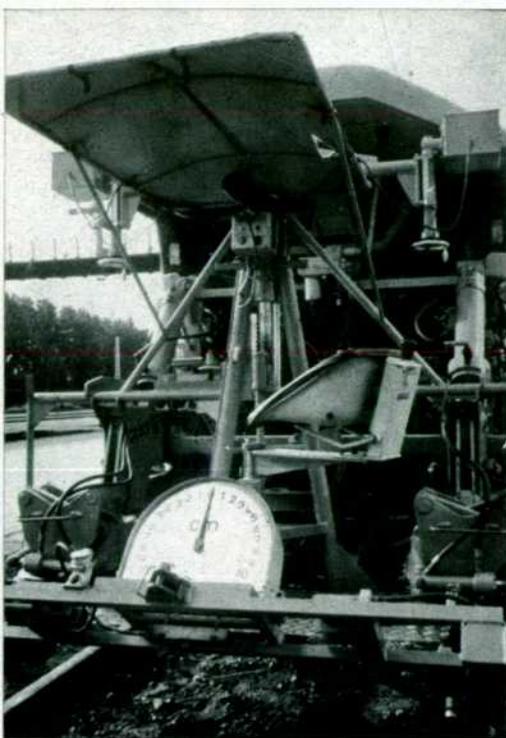
La estación primitiva de Aranjuez se demolió en parte; parte se ha transformado en viviendas y junto a ella han construido, para los agentes ferroviarios de plantilla en Aranjuez, unas preciosas y muy cuidadas viviendas nuevas, de poca altura y una construcción muy de acuerdo con el conjunto de la ciudad, que están abarrotadas de flores, de pájaros y niños.

Se oye un pitido y otro, y poco después otro, un tráfico incesante en horas punta, cadencioso a media mañana, lejano siempre de aquellos primitivos tres trenes diarios.

El Aranjuez de hoy dista igual de Madrid, y permaneciendo inalterable su gracia arquitectónica y sus jardines, ha sabido adecuarse a los cambios modernos de la sociedad de consumo. Sin embargo, y gracias a Dios y al Patrimonio Nacional, aún se respira paz y melancolía por sus calles inalteradas de trazado geométrico y bellissimo. Muchos quisieran levantar alturas y hacer lo que en la mayoría de los pueblos de España se ha hecho en cuanto a urbanismo se refiere: barbarie tras barbarie. Pero Aranjuez es distinto, el Patrimonio Nacional vela y deja instalarse pocas industrias. Las que hay, afortunadamente no se ven sino desde la vía, donde tienen sus apartaderos.

ARANJUEZ FERROVIARIO

La plantilla de RENFE en este nudo ferroviario ronda los 450 agentes, perteneciendo

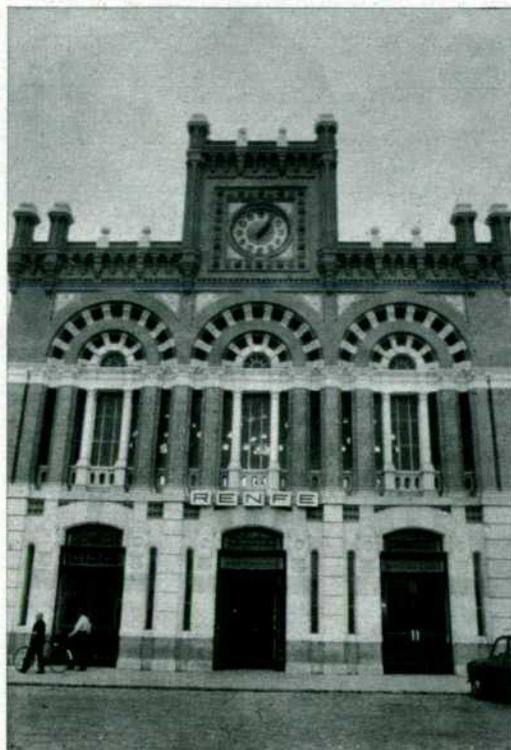


Moderna máquina empleada en la renovación de vías.

la mayoría a la Sección de Movimiento, 258.

Don Manuel Comendador García es jefe de estación suplementario, que cubre la vacante mientras no llegue el recién nombrado titular, don Francisco Guijo Suárez. Nos hace los honores de esta pequeña y bonita estación en compañía del inspector de Movimiento, don Antonio Contreras Belchí.

El tráfico medio diario de trenes oscila sobre los 150. Las horas de mayor circulación son entre las 6 y 10 de la mañana, ho-



Fachada de la estación.

ras en que pasan todos los de las líneas de Levante y Murcia.

De estos 150 trenes, 120 son regulares y 30 especiales. La mitad aproximadamente, viajeros, y la mitad, mercancías.

El número de viajeros salidos durante el año 1972 ascendió a 331.976, con una recaudación por billetes de doce millones de pesetas.

El total de toneladas expedidas durante el pasado año arrojó la cifra de 26.785, con una recaudación por mercancías de salida y de llegada de quince millones y medio.

En las derivaciones y concesiones de Aranjuez en 1972 (Azucarera, Compañía Española de Antibióticos y Penicilina, Fertilizante y Jerez Ibérica) se movieron 768 vagones.

Existe vía doble con bloque automático en la línea hacia Andalucía y Levante y hacia Madrid. Vía única con bloqueo telefónico en la línea Cuenca-Valencia.

En proyecto inmediato se encuentra el cambio de las instalaciones eléctricas de enclavamiento, que fueron puestas en funcionamiento al construirse la actual estación en 1928.

INDUSTRIAS Y APARTADEROS

Tienen apartaderos en las instalaciones de la estación la fábrica de Creosotado, que apila en sus instalaciones 700.000 traviesas, en espera de regeneración o desecho; la fábrica de Penicilina, que ofrece muchos puestos de trabajo a la población; la Sociedad General Azucarera de España, quien en los días de cosecha dentro de la campaña llega a facturar siete u ocho trenes de quince vagones, junto con cisternas de melaza y pulpa a lo largo del año, y la fábrica de Leber Ibérica (detergentes). Otras industrias de Aranjuez son Femsa, una fábrica de productos fotográficos, varias industrias de muebles y la industria del turismo que, ciertamente, es pujante en la ciudad.

Existe un nuevo dormitorio de agentes, aún sin inaugurar, y se ha transformado la playa de clasificación de Andalucía en el Centro de Afloración de Chatarra, donde se da cita, para más tarde subastarlo, el material inservible de RENFE.

Un siglo y cuarto ha transcurrido desde la inauguración del Aranjuez ferroviario; han pasado bajo el túnel del tiempo días de gloria y días sin pena, todo hecho historia. Aquellos últimos cien metros de raíl de plata que Salamanca ofreciera a su Reina en señal de galanía han desaparecido, y la vieja estación y los árboles, testigos silenciosos de todos los días y del paso de todos los trenes, han perdido la cuenta de cuántos han sido desde aquella fecha. Muchos cientos de miles. Y millones de viajeros que, al paso por estos lares, habrán deseado bajar y pasear por los jardines, y quizá lo hayan hecho.

Aranjuez, un nombre evocador hecho presencia en esta vieja villa, que mantiene todo su esplendor en los tiempos modernos.