

# EL FERROCARRIL DE MADRID A ARANJUEZ



## UN HITO PARA GETAFE

Documento del TALLER HABLEMOS DE GETAFE. Presentado en  
Sesión 30 octubre 2014

## EL FFCC DE MADRID A ARANJUEZ UN HITO PARA GETAFE

### LOS INICIOS

Durante el Gobierno de Narváez se autorizaron por el Estado las concesiones ferroviarias. Había que impulsar las obras públicas y las arcas del Estado eran deficitarias, por tanto se recurre a la iniciativa privada.

Aun no se había diseñado un plan ferroviario para desarrollar una red de ferrocarriles del Estado que hubo de ser llevada a cabo con posterioridad.

La iniciativa privada pensó en una gran línea para que fuese la primera y más importante del Estado: La línea desde Madrid a Alicante, que se desarrollaría en tres partes; Madrid - Aranjuez, Aranjuez - Almansa y Almansa - Alicante.

El 7 de Junio de 1.830, varios socios, entre los que se encuentra el Marqués de Pontejos, cursan solicitud al Rey Fernando VII para obtener la concesión temporal de la línea Madrid – Aranjuez. Se la traspasan a un comerciante genovés, pero por error, no se publica el Real Decreto, quedando anulada la concesión.

En Abril de 1.844 el Gobierno de González Bravo, concede al Ingeniero D. Pedro de Lara la línea de Madrid - Aranjuez. Se creó un grupo empresarial presidido por el Duque de Castro Terreno con importantes aportaciones de capital de relevantes miembros de la alta sociedad de la época. Junto con esta concesión, se les da otra provisional para la línea de Aranjuez - Alicante.

Como es lógico la Sociedad se centra principalmente en la línea de Madrid - Aranjuez. Se constituye la Sociedad "Caminos de Hierro de María Cristina" con un capital social de 20 millones de reales.

Los cálculos realizados para conocer el coste total de la línea no fueron los correctos y se necesitaba más capital que aportó Don José de Salamanca, prospero industrial y hombre de negocios de la época

En el mes de Octubre de 1.844 cumplía el plazo de aportaciones documentales (proyecto, capital disponible, adquisiciones, etc., etc.) y la Sociedad no los tenía, por lo que se pidió una

prórroga, que le fue concedida, hasta Febrero de 1.845, fecha en la que se dio por caducada la concesión ante la falta de los planes y documentación de la misma.

Ante el fracaso de la Sociedad "Camino de Hierro de María Cristina" se crean dos concesiones diferentes:

1. La línea de Madrid a Aranjuez en manos de Don José de Salamanca y Mayol
2. La línea de Madrid a Valencia en manos de una empresa con capital inglés.

Salamanca deposita en el Banco de Isabel II los 6.100.000 reales que exigía la concesión de la línea, en Títulos de la Deuda del 3% , como garantía.

Este contrata a dos ingenieros españoles y a uno inglés, que modifican el viejo proyecto de D. Pedro de Lara. Salamanca obtiene la concesión definitiva por 99 años y también exenciones arancelarias para la compra de materiales en el extranjero.

Se constituye la empresa "Camino de Hierro de Madrid a Aranjuez" con un capital de 45 millones de reales, que permitirían cubrir el coste de la línea de 48 kms que separaban la capital del Real Sitio de Aranjuez, cuyo presupuesto de coste de construcción se valoró en 44.972.465 reales, previendo unos beneficios del 4,22%

La variación en el proyecto inicial, cuyo trazado se cambió, hizo que se estuviese a punto de incumplir el plazo de inicio de las obras. También influyó la tardanza de las adquisiciones del material móvil. Las locomotoras (locomotrices decían) se compraron en Inglaterra y Bélgica. Los ingenieros de caminos fueron españoles: D. Pedro Miranda y D. Carlos M<sup>a</sup> de Castro.

Cuando en Mayo de 1.846 se iniciaron los trabajos, los socios de la Compañía desembolsaron el 50% del capital comprometido.

### ***CRISIS, EXPROPIACIÓN Y VENTA DE LA COMPAÑÍA***

Inglaterra y Francia sufren en 1.846 una crisis financiera en la que arrastran a media Europa y con ellos a España.

Se genera una crisis galopante, donde la Bolsa se hundía y los Bancos perdían liquidez. Salamanca cubre los pagos pendientes para no paralizar la obra. Al poco tiempo es nombrado Ministro

de Hacienda, de cuyo puesto se valió para beneficiar a sus amigos y a sus empresas.

Como los socios de la Empresa, ante la crudeza de la crisis, no aportan el 50% restante, la situación del Banco de San Fernando, que avaló la operación, se ve comprometida y no le queda más remedio que asumir el pasivo generado por la misma.

A causa de sus poco claras actuaciones, el Congreso le abre una investigación, surge un golpe de Estado y se ve obligado a exiliarse a Francia. Las obras se suspenden durante 16 meses, hasta que una amnistía del Gobierno de Narváez le permita regresar en 1.849.

En Junio de 1.851 Salamanca solicita la concesión de la línea Aranjuez - Alicante. El Gobierno



mueve ficha y en 1.852 Salamanca se ve obligado a vender al Gobierno la línea de Madrid - Aranjuez por 60.200.000 reales de vellón, pero en 1.855 la venta queda cancelada. Finalmente el Estado obliga a Salamanca a devolver 111,5 millones de reales, abonándole por la de Aranjuez - Almansa 78,9 millones de reales, resultando la operación deficitaria para Salamanca y sus socios.

### **DESARROLLO DE LAS OBRAS EN PLENA CRISIS**

Los trabajos sobre el "Camino de Hierro" se iniciaron en Mayo de 1.846 y dio comienzo por las expropiaciones de los terrenos necesarios para su paso.

Dado el escaso valor del terreno, entonces, no fueron muy costosas. Todas fueron mediante acuerdo, sólo hubo un pleito con un propietario de una huerta en Atocha. La Reina cedió todos los terrenos próximos a sus propiedades, tanto en Madrid como en Aranjuez. En total se pagaron 2.532.894 reales por todas las expropiaciones.

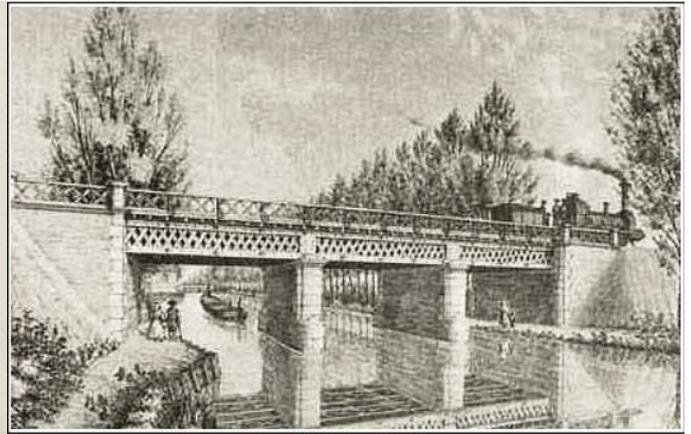
En Mayo de 1.846 empezaron las obras de explanación de los terrenos y en ellas trabajaron en total 7.000 hombres, que lo hicieron sin coacciones ni vigilancia militar.

Se establecieron dos talleres: uno en Madrid, situado en la huerta de la Campanilla y otro en Aranjuez, junto el puente colgado. Tanto uno como otro tenían: herrerías, carpinterías y cerrajerías. En la herrería de Madrid había 6 fraguas y 8 en la de Aranjuez, en esta última había además una fundición de hierro colado y cobre. En Ciempozuelos se montó otro taller de menor importancia, para servicios del camino. Además hubo otros talleres en el Viaducto del Abroñigal, el Puente del Manzanares, el del Jarama y unos pequeños almacenes en Pinto. Dado que solo el 10% del terreno

estaba en línea recta hubo que hacer una gran cantidad de obras entre puentes, pontones, viaductos y alcantarillas:



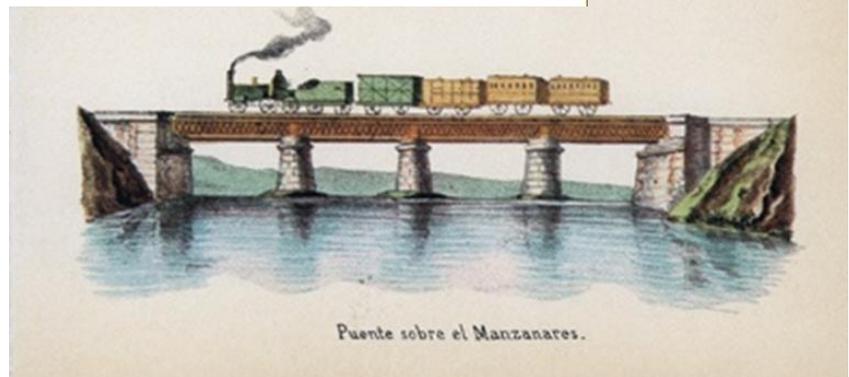
Viaducto del arroyo Abroñigal.



Puente sobre el Real Canal del Manzanares



Puente de los tres Ojos, sobre el Arroyo del Abroñigal, Fotografía desconocida



Puente sobre el Manzanares.

<i>cantidad</i>	<i>tipo de obra</i>	<i>situación</i>	<i>especificaciones</i>
1	pontón	La Abadía	con un arco de 18 pies de luz
1	pontón	Yeseros	-
1	pontón	Santiago	-
1	pontón	(sin nombre)	-
4	pontón	(sin nombre)	de 10 pies de luz cada uno
1	pontón	(sin nombre)	de tres ojos
2	pontón	(sin nombre)	uno de 8 pies de luz y otro de 10
2	pontón	(sin nombre)	con dos alcantarillas
1	pontón	(sin nombre)	de tres arcos de 14 pies de luz
<b>14</b>			
1	puente	sobre el canal	estribos de sillería y fábrica de ladrillo
1	puente	sobre el Manzanares	con 4 arcos de 50 pies de luz
1	puente	de los Angeles	-
1	puente	de la Ventura	de paso inferior
1	puente	sobre el arroyo Cuniebles	construido en oblicuo
1	puente	camino de Ciempozuelos a Sar - Martin de la Vega.	-
1	puente	en el Arroyo de San Cosme	de 24 pies de luz
1	puente	sobre el rio Jarama	de 316 pies de largo y arcos de 70 pies de luz con estribos y piedra blanca de Colmenar.
1	puente	camino de las Arboledas Altas	con una alcantarilla
1	puente	camino de Gozquez	con dos alcantarillas
1	puente	sobre el rio Tajo	con 6 tramos de 35 pies de luz cada uno hecho de fábrica
<b>11</b>			
1	viaducto	arroyo del Abroñigal	de 3 arcos de 30 pies cada uno
1	viaducto	el prado de Valdemoro	de 5 arcos de 30 pies cada uno
1	viaducto	(sin nombre)	de 200 pies y 5 arcos de 35 pies cada uno
<b>3</b>			
6	alcantarilla	(sin nombre)	de rosca
1	alcantarilla	(sin nombre)	sencilla
1	alcantarilla	(sin nombre)	doble
1	alcantarilla	(sin nombre)	-
1	alcantarilla	las Mezclitas (Mezquitas)	-
1	alcantarilla	la Cañada	-
1	alcantarilla	(sin nombre)	de dos ojos
4	alcantarilla	(sin nombre)	-
1	alcantarilla	camino de las Arboledas Altas	-
2	alcantarilla	camino de Gozquez	paso inferior
8	alcantarilla	(sin nombre)	-
2	alcantarilla	(sin nombre)	-
6	alcantarilla	(sin nombre)	-
4	alcantarilla	(sin nombre)	-

<i>cantidad</i>	<i>tipo de obra</i>	<i>situación</i>	<i>especificaciones</i>
3	alcantarilla	(sin nombre)	-
8	alcantarilla	(sin nombre)	-
1	alcantarilla	el caz de la Media Luna	alcantarillón
1	alcantarilla	(sin nombre)	-
<b>52</b>			
<b>1</b>	cañón de riego	(sin nombre)	-
<b>22</b>	pasos a nivel	(sin nombre)	para diversas carreteras y caminos

Se construyeron estaciones intermedias frente a Getafe, Pinto, Valdemoro y Ciempozuelos. Constaban de 1 vestíbulo de espera para los viajeros, despacho de billetes y dos pabellones (casa) para residencia del Jefe y guarda respectivos. Las estaciones tenían doble vía y apartadero.



**ESTACION BARRERA DE VILLAVERDE (DESPUÉS VILLAVERDE BAJO)**



**LAS ESTACIONES DE GETAFE (DESDE 1.851 HASTA HOY)**



*Estación de Getafe, 1851. (Biblioteca del Palacio Real de Madrid.)*





ESTACION DE PINTO



ESTACION DE VALDEMORO



ESTACION DE CIEMPOZUELOS



ESTACION DE ARANJUEZ (EN OBRAS)



Primitiva estación de Atocha, Siglo XIX, fondo MDA



Estación de Aranjuez- Aranjuez/Edificios Históricos

Se hizo una gran estación en Aranjuez, de muy bella factura.

En los puntos extremos (Madrid y Aranjuez) y hacia la mitad del camino se han construido depósitos de agua para las maquinas, movidos con una

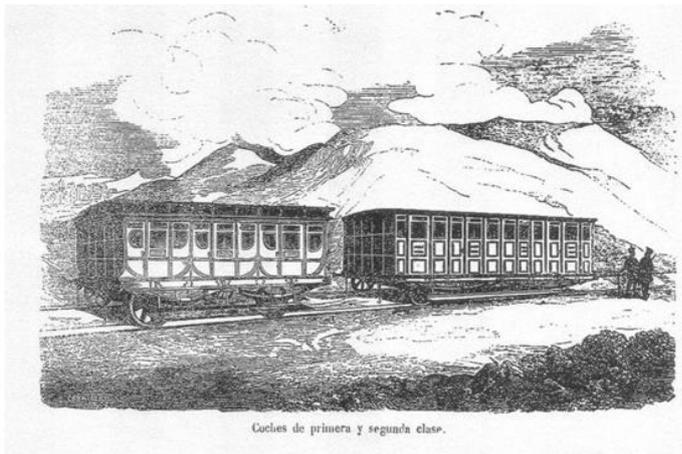
bomba de vapor, para hacer más rápido el llenado de calderas.

Se adquirieron:

- 6 Locomotoras Stothert ~ Slaughtert a 15.300 libras unidad (sólo se entregarían 4)
- 4.600 Toneladas de raíles a la Cia. Walter Williams por 4 millones de reales.
- 60 Trenes (vagones) de entre 110 y 220 libras según su categoría 1<sup>a</sup>,2<sup>a</sup>,3<sup>a</sup> o 4<sup>a</sup> y de equipajes.
- 60 Juegos de accesorios para los carruajes.
- Cajines, cuñas, cabillas de madera, relojes, depósitos de agua, cruces, cambios de vía, plataformas, etc.etc.
- 4 Locomotoras y sus tenders a la Cia de San Leonardo de Bélgica, con útiles y bombas por un valor de 239.800 francos.
- 12 Plataformas a 3.600 francos.
- 1 Máquina de vapor de 10cv de fuerza por 9.300 francos.
- 2 Basculas para pesar vagones a 2.500 francos cada una.
- 4 Romanas - basculas para carruajes a 2.400 francos cada una.
- 4 Romanas - basculas portátiles a 258 francos cada una.
- Maderas, ladrillos y plomo en lingotes y laminado en el mercado nacional.

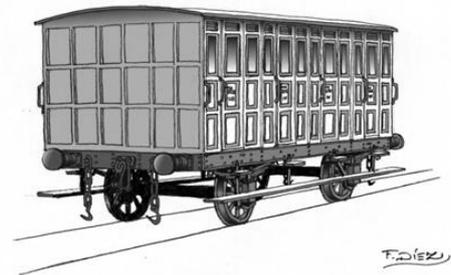
En el puerto de Alicante estaban depositados, tanto las locomotoras, como todos

los materiales necesarios para la construcción del Camino de Hierro. Se llevaban gastados 27.252.900 reales.



Coches de primera y segunda clase.

Litografía de un coche de primera clase y de un coche de segunda clase publicada en el Manual del Ferro-Carril de Madrid a Aranjuez, 1851.



Recreación de un coche de segunda clase. (Dibujo de Fernando Díez).

Llego la crisis y todo se detuvo.

Se llegó a un concurso de acreedores que el Gobierno paró, temiendo que desapareciese el material acumulado en Alicante, en Lieja (Bélgica) e Inglaterra.

Hubo trabajadores que permanecieron 22 meses sin cobrar nada.

El Gobierno tuvo que sufragar los gastos de guarda y custodia de los materiales y los lugares de interés y concedió una prórroga a Salamanca de 9 meses más para su total terminación.

Estamos en 1.849.

Ante el impago de la 2ª cuota por parte de los accionistas, Salamanca cubre los gastos ya realizados, pero surgen otros problemas.

¿Cómo transportar locomotoras, vagones y tanto material pesado por caminos de carros desde Alicante hasta Madrid? Se construyen carros especiales para transportar las locomotoras y para colocar los raíles se contrata a obreros extranjeros.

Entonces el presupuesto pasa de 45 millones de reales a 50.

Hay que establecer además una línea de telégrafo eléctrico desde Madrid a Aranjuez y adecuar los ensanches de Madrid. Aquí el Ayuntamiento de la capital pone su granito de arena y derriba la antigua Puerta de Atocha y se canalizan todas las aguas fecales del trayecto (dentro de la capital).

## SE FORMAN LOS TRENES

Se cuenta para la explotación de la línea con el siguiente material:

4 Locomotoras inglesas.

4 Locomotoras belgas.

14 Carruajes de 1ª {1 de Inglaterra) montados en el taller de coches de Recoletos.

16 Carruajes de 2ª, todos de Recoletos. 16 Carruajes de 3ª, todos de Recoletos.

6 Carruajes de 4ª, construidos por Dionisio Lefevre de Madrid.

4 Carruajes de equipajes (1 de Inglaterra) montados por Casimiro Martín de Madrid.

Estos carruajes, que hacían de furgones, tenían freno, cosa de la que carecían

los demás vagones.

1 Coche Real (Adquirido ex profeso para la Reina para el día de la inauguración)

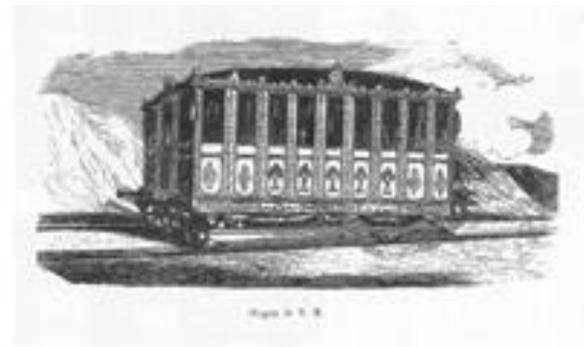
1 Coche Salón (Adquirido ex profeso para la Reina para el día de la inauguración)

Los coches, trenes o carruajes ( pues recibían varios nombres) eran de madera y su bastidor también y carecían de freno, excepto en los furgones.

El coche de la Reina solo estuvo en servicio hasta 1.863 en que fue sustituido por otro, hecho en Francia. El Coche Salón, acompañaba al de la Reina y cuando ya en 1.864 se formó el Tren Regio se convirtió en coche dormitorio o cámara de descanso, que estaba dividido en tres compartimentos: El 1º con divanes y butacas, el 2º , el del centro, con dos camas iguales y el 3º era el tocador, armario, retrete, etc. revestido en damasco azul con flores de lis, coronas, etc.



El 1868 8162 - Interior del coche de la Reina



Litografía del Coche de la Reina publicada en el Manual del Ferro-Carril de Madrid a Aranjuez, 1831.



El 1868 8162 - Interior del coche de la Reina



Los coches de 1ª tenían 3 departamentos independientes con 4 asientos en cada lado, 8 por departamento y 24 por cada coche. Eran lujosos, bien decorados y vestidos, con alfombras, almohadones, cordonería, cortinillas, etc.

Los de 2ª tenían 4 departamentos, 1 banqueta en cada lado para 5 personas, 10 por departamento y 40 por coche. Eran algo menos lujosos que los de 1ª pero tenían almohadones y respaldos en la tapicería.

Los de 3ª clase no tenían divisiones interiores y están rodeados de asientos, cabían hasta 46 personas.

Los coches de 4ª clase son descubiertos, los pasajeros van de pie y se permite llevar un bulto o cesta sobre la cabeza, sin molestar en volumen u olor a los demás pasajeros. Pueden ir unas 50 personas. Tuvieron poco éxito y fueron reconvertidos en vagones de mercancías al retirarlos del servicio.

Solo los furgones estaba dotados de freno de husillo, además de las maquinas.

### **AVANZAN LOS TRABAJOS Y SE REALIZAN PRUEBAS**

Domingo 22 de Enero de 1.851.

El domingo a las 4,30 de la tarde llegó a la puerta de Atocha, por el camino de hierro un tren con 5 vagones. Estos ensayos parece que se repetirán en varias jornadas y durante varias veces al día, antes de verificar la inauguración.

Lunes 23 de Enero de 1.851

Los trabajos de las cuatro estaciones intermedias y también de las dos extremas del FFCC Madrid - Aranjuez, siguen con la máxima actividad a fin de que estén corrientes por completo el sábado de la próxima semana 1º de Febrero, día señalado para la inauguración.

La empresa acaba de recibir 8 relojes ingleses de grandes dimensiones que se colocarán en las fachadas de dichas estaciones, los cuales están siendo montados en el taller de la calle Alcalá por el artífice nombrado por la empresa para el arreglo y conservación de dichos instrumentos, que como es sabido juegan un papel principal en todo lo relativo a las horas de salida y llegada de estas comunicaciones.

### **YA TENEMOS LOS PRECIOS DE LOS BILLETES Y DE LOS HORARIOS**

Los precios de los billetes por persona según las diferentes clases y de principio a

fin serán los siguientes:

1ª clase	20 reales	1 perro: 4 reales
2ª clase	14 reales	1 vagón - cuadra de caballos 400 reales y podrán ir hasta 6 caballos
3ª clase	8 reales	
4ª clase	4 reales	

Los recorridos intermedios tendrán sus precios específicos.

Los horarios previstos para el servicio ordinario serán los siguientes:

Aranjuez - Madrid	Salida: 6,00 am	Llegada: 7,47 am
	Salida: 4 y 1/2 pm	Llegada: 6,06 pm
	Salida: 5,00 pm	Llegada: 6,46 pm
Madrid - Aranjuez	Salida: 10,00 am	Llegada: 11,30 am
	Salida: 11,00am	Llegada: 12,30 am
	Salida: 12,00 am	Llegada: 13,41 am



Intérieur d'un wagon de troisième classe en Espagne. — Dessin de G. Doré.

**DIBUJO DE GUSTAVO DORE DE VIAJEROS DE 3ª CLASE**

## LAS ESTACIONES

Fueron uno de los primeros elementos en empezar a construirse, eran sencillas y según los cánones de la época en Europa. Las obras se iniciaron hacia 1.846 -1.848, empezando por el embarcadero de Atocha, sencillo y sin tener nada que ver con la estación de Atocha que se construiría después. Acogía 5 vías y tenía una cubierta (hecha después) con elementos de madera, que ardería años más tarde.

La actual estación de Atocha, entonces Estación de Mediodía, se inauguró en 1.892 y su estructura metálica fue montada bajo la dirección de un ingeniero español, alumno de Eiffel Su propietaria era la compañía de ferrocarriles MZA.

En el km 10,500 se levantó la estación Barrera de Villaverde, más tarde Villaverde Bajo; después iría Getafe, después Getafe - Alicante, en el km 13,785; Pinto en el km 20,335; Barrera de Valdemoro (apeadero desaparecido) en el km 24,535; Valdemoro en el km 26,853; Ciempozuelos en el km 33,120; Barrera de la Reina, más tarde Seseña, en el km 40,120 y por ultimo Aranjuez en el km 48,162

Se construyeron todas como pequeños edificios en los que se daba servicio a los viajeros y también cobijo al Jefe de Estación y al guarda-agujas que hacía los cambios de vía a la entrada de las estaciones. Después fueron ampliadas según los servicios que la estación incluía.

Las dos más suntuosas fueron las de Atocha y Aranjuez, con grandes vestíbulos para los viajeros, despachos de billetes y demás servicios.

En Aranjuez y para el servicio exclusivo de la Reina, Salamanca ordeno la construcción de un pequeño ramal que hacía llegar las vías del tren hasta las mismas puertas del Palacio Real.

Todas ellas fueron inauguradas en el 1er. viaje que realizó la Reina el 9 de Febrero de 1.851.

## LA INAUGURACIÓN - 9 DE FEBRERO DE 1.851



Inauguración del Ferrocarril de Madrid a Aranjuez.

**BENDICIÓN DE LAS LOCOMOTORAS EN ATOCHA Y PARTIDA DEL TREN REAL - DIBUJO DEL GETAFENSE SAMUEL URRABIETA**

Asisten la Familia Real, el Gobierno, las Cortes, Jerarquías de la Iglesia y del Ejército, Cuerpo Diplomático, Rectores Universitarios, Autoridades provinciales y locales, etc.

Están previstos para el viaje 1.500 invitados, que partirán y volverán en varios trenes. Habrá unas 6.000 personas en los andenes y alrededores de la estación de Atocha y aproximadamente intervendrán a lo largo de todo el recorrido unas 300.000 personas.

Las estaciones se conocían como embarcaderos y la de Atocha era el de Madrid. La estación de Atocha no era como hoy día la conocemos, la gran cúpula metálica que vemos hoy día, aún no había sido construida, existía una similar, pero muy inferior.

En Atocha, desde muy temprano, la multitud había invadido la parte exterior del embarcadero. Las paredes del gran salón de paso a los andenes del mismo estaban cubiertas con magníficos tapices, guirnaldas y colgaduras; arañas y candelabros iluminaban las estancias y el interior del embarcadero adornado de igual modo.



A las 11,30 las músicas de las bandas de guarnición y una batería de cañones colocados frente al Hospital General de San Carlos, anuncian con sus salvas de honor la llegada de los Reyes.

15 minutos más tarde, entraron en el embarcadero todas las locomotoras, adornadas con coronas, bandejas y flores. Ofrecían un aspecto deslumbrador, con agudos silbidos y en movimiento, vapor y humo por doquier. Todas preparadas para partir, dos de ellas para seguir con su tren al de Su Majestad. Son 5 máquinas, cuyos nombres son: Hernán Cortes, Francisco de Asís, Cristina, Madrileña e Isabel II.

Todas las locomotoras pasaron de una en una delante del altar recibiendo la bendición del Sr. Cardenal Arzobispo de Toledo Sr. Bonel y Orbe. La que llevará el Tren

Real es la Isabel II. Todas ellas funcionan con carbón mineral, aunque en ocasiones se les añade madera de olivo.

Acto seguido se forman los tres convoyes, la Francisco de Asís y la Madrileña, se van solas. La Isabel II, que lleva el Tren Real, lleva 6 vagones, 5 de 1ª y el de la Reina en medio. La conduce el Ingeniero Sr. Miranda. La Hernán Cortes llevará el segundo convoy, con 10 vagones, la conduce el Ingeniero Sr. Montesinos y saldrá 1/4 de hora después de la primera. Por último la Cristina llevará el tercer convoy, con 11 vagones también, la conduce el Ingeniero Sr. Castro y saldrá 1/2 hora después de la primera.

En el tren de la Reina van el Jefe de Palacio, los señores Ministros, el capitán General de Madrid y el Cardenal Arzobispo de Toledo con su comitiva.



Fuente : Maquetas MABAR

Composición del viaje inaugural Madrid - Aranjuez (1851), con el coche-salón Real

Después partirían los otros dos trenes con los convidados.

Para ver pasar los convoyes, una inmensa multitud se había concentrado en el Observatorio, el Cerro de San Blas, el camino de Vallecas y todas las tierras cercanas al arroyo del Abroñigal.

De pronto a un estampido de cañón, con música militar y los coros del Real que entonaban la Marcha Real y el gentío aclamando, saludaban a la 1ª máquina que salía de Madrid. Era la Isabel II con sus 6 vagones, el de la Reina entre ellos.

## EL VIAJE

Todas las estaciones de la línea estaban bellamente engalanadas y las poblaciones enteras de las inmediaciones aparecían a ambos lados del camino saludando y vitoreando la inauguración del nuevo ferro-carril (así lo escribían entonces).

Pasamos las primeras casas de guarda y el puente del arroyo del Abroñigal, después pasamos el Real Canal del Manzanares y un puente sobre el mismo río. Vamos

hacia Villaverde y la dejamos al lado derecho, a continuación atravesamos el Real Camino de Andalucía; un puente sobre un camino vecinal, a pocos minutos nos ponemos en Getafe.

## **EL PASO POR GETAFE**

En Getafe preside la comarca y se ve frente a la estación, el Cerro de Nuestra Señora de los Ángeles, a cuya cima suben sus labradores en carro triunfal a su venerada imagen. Dicho Cerro ha estado esperando por siglos un telégrafo.

En su estación, bellamente engalanada estaban un buen número de vecinos del pueblo y de Leganés y otros pueblos vecinos. Los lugareños y sus autoridades, vestidos de gala, saludaban gozosos al tren donde iba su Reina. Tanto a un lado como a otro del camino de hierro había un innumerable gentío. Las señoritas con especial elegancia en sus vestidos. El convoy no se detuvo en la estación, solo minoró un poco su marcha.

En la estación de Getafe, como en todas las demás, había un destacamento de tropa y una banda de música, tocando la Marcha Real, cuyas notas se confundían con los pitidos de la locomotora a su paso por la misma.

Algunos jinetes del lugar aseguraban su sombrero sobre la cabeza y corrían a todo escape con su mula, asno o caballo tratando de mantener la marcha a la par del tren, de lo que tenían que desistir ante la fatiga de su jumento y la constancia en la marcha del tren. Hubo momentos de peligro que no fueron a más.

## ***SIGUE EL VIAJE***

El convoy va camino de Pinto y es curioso ver desde el tren como los viajeros tenían por diversión ver las carreras de ovejas, burros, caballos, ganado bravo. Unos tiraban a sus jinetes y otros se desperdigaban por el campo, temerosos de un nuevo animal de hierro que nunca antes habían visto.

Junto al nuevo camino de hierro se encuentra su Convento de Capuchinas y un poco más alejado, su antiguo torreón, de apariencia feudal, presidio que fuera de la Princesa de Éboli

A la izquierda en un promontorio del terreno se adivina la torre del telégrafo de

Valdemoro. Atravesamos un puente en Gozquez, hermosa posesión junto al Jarama de los Jerónimos del Escorial.

En Valdemoro se repite el ceremonial, enorme gentío y grandes aclamaciones, camino de Ciempozuelos atravesamos un viaducto de los más notables de la línea. Tierras áridas, que contrastan con el verdor de las huertas de Aranjuez y su Tajo. Atravesamos otra vez el Camino Real de Andalucía. En las arboledas de la vega del Jarama vemos pacer tranquilos a los temibles toros de Gavina y Veragua.

El convoy pasa por dos grandes puentes sobre el Jarama y el Tajo. Nos encontramos entrando en Aranjuez, con sus grandes plantaciones de fresas. Llegamos a su estación, a no muy larga distancia del Palacio, que parece haber estado al revés hasta ahora pues el ferrocarril ha venido a buscarle la cara.

La Reina no se apea en la estación, pues por gracia y concesión del Sr. Salamanca se ha continuado la vía hasta las mismas puertas de Palacio. La locomotora calma sus bríos y entra en el lugar dejando a Su Majestad Isabel II a las puertas de su casa, donde pisó sus propias alfombras.

Desde Atocha hasta Aranjuez un gentío enorme, algunos periodistas cifraban en tomo a las 300.000 personas las aglomeradas en todo el recorrido. Todos salían a vitorear al tren y a su Reina.

El tren había tardado alrededor de una hora, unos dicen que 54 minutos, otros que 62 y otros que 70, no hay acuerdo. En el desembarcadero de Aranjuez (así llaman a la estación) se había dispuesto una fastuosa mesa, donde se servía a los invitados un abundante y exquisito ágape, que sería recordado por bastante tiempo.

Aranjuez estaba invadido por gentes de la ciudad y de todos los pueblos circundantes y hasta de provincias limítrofes. Los Reyes se quedaron en Palacio, con sus Augusta Madre y los Infantes. A las dos de la tarde S.M. dio un banquete a los Señores Ministros, Cardenal Arzobispo de Toledo, Presidente de las Cortes, Capitán General de Madrid y Jefes de Palacio. A las tres y media Reyes e Infantes salieron en tres carretelas y volvieron a pie, sin subir a Palacio tomaron el vagón Real para regresar a Madrid. Eran las cinco y media de la tarde



## EL VIAJE DE REGRESO

A las cinco de la tarde, los trenes ya estaban dispuestos para el regreso a Madrid. Como en veinte sitios diferentes sonaba la Marcha Real, cuyo sonido se alternaba con las salvas de Artillería del Real Sitio. A las cinco y media la Familia Real ya estaba instalada en su coche del tren especial, que partió sin tardanza. Por todas partes, en los altos de los caminos y los cerros, un inmenso gentío jaleaba la vuelta a Madrid de la Real Familia.

El segundo tren de regreso lo formaban 2 locomotoras y 21 coches con más de 1.000 personas. Las dos locomotoras eran la Hernán Cortes y la Cristina. Este salió de Aranjuez, unos 15 minutos después del Tren Real. Empezaba a oscurecer aproximándose la noche. Hubo bastante personal, entre los invitados que aprovecharon el viaje para quedarse en Aranjuez y no regresaron a Madrid.

El Tren Real entró en la estación de Ciempozuelos y al poco a la de Valdemoro, como en la mañana, un gran gentío aguardaba el paso del tren, autoridades incluidas.

Tras breves minutos entraban en Pinto, el tren Real se detuvo una media hora para que S.M. viese el efecto del paso del 2º convoy, que entonces les adelantó. La noche ya había caído sobre todos.

Hay que señalar aquí que Pinto, como punto intermedio de la línea, se había convertido en el cuartel general de todos los empleados ingleses, franceses y belgas que intervinieron en la construcción de la línea.

Era todo un espectáculo ver a los soldados colocados cada cierto trecho durante toda la línea portando hachones encendidos que iluminaban todo el ferrocarril, era una iluminación de leguas.

A la vuelta del convoy (ya era de noche) los vecinos de Getafe y Leganés volvían a estar presentes en la estación. Se repitió la misma escena que en la mañana, con el público y las autoridades presentes

Camino de Madrid pasábamos por Villaverde y al fondo se veía la claridad del Madrid iluminado por las luces de gas, que se adivinaba en el horizonte.

Como en la mañana, a la entrada de Madrid y a lo largo del camino y en sus promontorios próximos, se acumulaba un enorme gentío.

A las 7 y 20 el tren Real entró en el embarcadero de Atocha entre salvas de Artillería y los sonos de la Marcha Real. Los Reyes fueron despedidos por el Sr. Salamanca, al que agradecieron sus atenciones y el trato recibido. Salieron a continuación camino de Palacio.

El otro tren llegó a las 9 y 20 de la noche. Se detuvo más de una hora en las diversas paradas que hizo a lo largo de las estaciones del camino.

Cuando bajamos del tren nos esperaba un coche para llevarnos por El Prado arriba y tuvimos una sensación rara, como de retroceso en el tiempo, íbamos dando saltos por un Prado allanado con tierra, bacheado y aguantando el lento paso de los caballos.

## SUITE DE PIANO

Con motivo del acontecimiento hubo un músico que se vio favorecido por la Real Casa, Director de Orquesta y compositor del que después sería el Teatro Español de Madrid; su nombre Hipólito Gondoís que también compuso zarzuelas.

Sabiendo lo aficionada que era la Reina a la música de salón, frívola y desenfadada, compuso una partitura para piano titulada "El Camino de Madrid a Aranjuez".



Se editó en 1.851 en la imprenta de Casimiro Martin, de la calle Correo de Madrid y era una suite con los números siguientes:

- |          |                                 |                        |
|----------|---------------------------------|------------------------|
| <b>1</b> | <b>La Locomotora</b>            | <b>Gran galop</b>      |
| <b>2</b> | <b>Madrid, embarcadero</b>      | <b>Polka</b>           |
| <b>3</b> | <b>Getafe, primera estación</b> | <b>Polka</b>           |
| <b>4</b> | <b>Pinto, segunda estación</b>  | <b>Polka – schotis</b> |

- |   |                                      |                        |
|---|--------------------------------------|------------------------|
| 5 | <i>Valdemoro, tercera estación</i>   | <i>Polka – schotis</i> |
| 6 | <i>Ciempozuelos, cuarta estación</i> | <i>Polka – mazurka</i> |
| 7 | <i>Aranjuez, el desembarcadero</i>   | <i>Polka - mazurka</i> |

## EL GRABADO DE URRABIETA

Un gran dibujante, natural de Getafe, como el resto de sus hermanos, también pintores y litógrafos, estuvo presente en la ceremonia de inauguración en el embarcadero de Atocha, plasmando el hecho en un grabado con todo detalle, con las cinco locomotoras echando humo por sus fauces entre los dos edificios que tenía el embarcadero, que después sería cubierto. En genticio que se aglomeraba en el mismo y al fondo la Virgen de Atocha. Gracias a él



conocemos como era el embarcadero sobre el que después se construiría la soberbia estación del Mediodía, después de Atocha, que hoy conocemos.

## UN HITO PARA GETAFE

La inauguración de la línea de ferrocarril de Madrid a Aranjuez fue el inicio



## EL FERROCARRIL DE MADRID A ARANJUEZ UN HITO PARA GETAFE

---

para la entrada de Getafe en una nueva era para el transporte, que la población ya había iniciado con el paso por sus tierras del Camino Real de Andalucía y el Camino Real de Toledo.

Después vendría la ampliación de la línea hasta Alicante, comunicando Madrid y por consiguiente a Getafe con el Levante español y sus ya prósperos puertos. Le seguiría el FFCC de Madrid a Toledo, más tarde a Cáceres, Ciudad Real y Badajoz. Así mismo el FFCC llegaría hasta Andalucía, completando una red que trajo desarrollo al pueblo. Getafe se convirtió en un nudo de comunicaciones de 1ª clase.

Después vendría la dehesa de Santa Quiteria, el Aeródromo y la Base de aviación, pero esos ya serían otros tiempos.

Getafe a 16 de Octubre de 2.014