

GETAFE CANTÓN MILITAR. SU IMPORTANCIA EN EL DESARROLLO INDUSTRIAL Y DEMOGRÁFICO EN EL PRIMER CUARTO DEL SIGLO XX

A mediados del siglo XIX, la construcción del ferrocarril a Aranjuez, supone un jalón fundamental para el posterior desarrollo de la villa de Getafe. En 1851 se inaugura la

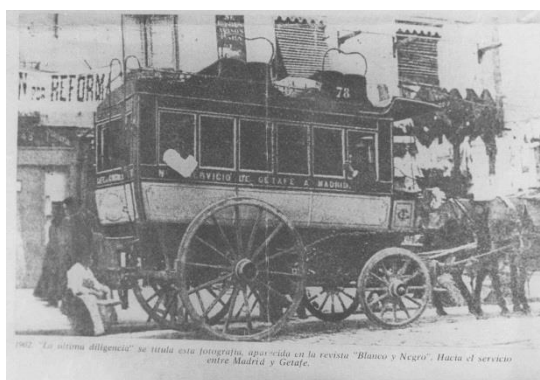


línea, que en 1858 llegará a Alicante. La estación de ferrocarril, aunque alejada del casco urbano, contribuyó de modo inmediato al crecimiento de la población. Se aumentaba así la conexión con la capital, que hasta ese momento se efectuaba con el servicio de carruajes públicos, entre Getafe y Madrid, con tres viajes diarios de ida y vuelta.

En 1879 se abre a la circulación el tramo de ferrocarril Madrid Ciudad Real, último de la línea férrea Madrid Badajoz, cuyo tendido pasaba por la parte oeste de Getafe. Por lo que en el último tramo del siglo XIX Getafe dispone de dobles enlaces con la capital,



tanto por carretera como por ferrocarril, ya que dispone del antiguo camino real a Toledo (carretera de Toledo) y la carretera de Madrid a Cádiz, por Aranjuez, construida en el siglo XVIII, dentro del plan de carreteras radiales de Fernando Ward, en su proyecto económico de 1754. Hay que destacar que la carretera a Toledo era muy transitada, y muchos viajeros se detenían en Getafe.



Toda esta multiplicidad de comunicaciones, influyó, sin ninguna duda, en la elección de Getafe como acantonamiento de tropas, condición que adquiere en los últimos años del siglo XIX y comienzos del XX. La conversión de Getafe en Cantón Militar señala el comienzo de su desruralización y el comienzo de su industrialización. Se abre una nueva etapa en la vida y desarrollo de Getafe.

En 1890 el Municipio de Getafe ofrece terrenos para la construcción de cuarteles de Infantería y Caballería en las Dehesas de **Santa Quiteria** y en la **Suerte de Roturas**.

Como consecuencia de todo lo expuesto anteriormente, entre 1887 y 1897 la población crece en 1.122 habitantes, llegando a 4.878.

En 1902 la Comisaría de Guerra, solicita al Municipio la documentación necesaria para escriturar estos terrenos. En Julio de 1903 se firma ante el Notario de Madrid Don Vicente Casteñeda Diana, en la escritura de cesión de la Dehesa de Santa Quiteria, para la construcción de dos cuarteles de caballería y pabellones para el General Jefe de la Brigada y para el ayudante de Campo, se establece una condición fundamental, como es **“la reversión a la propiedad municipal, en caso de que no se construyeran los mencionados cuarteles**. La finca queda *inscrita* en el Registro de la Propiedad de Getafe, con la siguiente descripción; *“...Tiene por linderos a Oriente el camino Real Viejo de Pinto a Madrid, Mediodía tierras del Pago de la Mesa y huerta de doña Faustina García Santiago, Poniente con Gregorio Abiola y Norte cacera de la Arbolea”*. La superficie se establecía en setenta y tres fanegas, seis celemines y diecinueve estadales, equivalentes a veinticinco hectáreas, diecinueve áreas y siete centiáreas, y se valoraba en 49.885 pesetas.

EL CUARTEL DE ARTILLERÍA

Dos años más tarde, en 1904, se inaugura el nuevo cuartel de Artillería, construido en los terrenos que se habían cedido para la Guardia Civil. Era alcalde de Getafe D. Feliciano Martín Pereira. Se trata de unos edificios modernos, que posteriormente sirvieron como ejemplo para la construcción de otros cuarteles. En la mañana del día 15 de Noviembre de 1904, al mando del Coronel Don Ramón García y Menacho, hace su entrada el IV Regimiento Ligero de Artillería en el nuevo cuartel.



Vista aérea del nuevo cuartel



El IV Regimiento en la Pza. de Armas del nuevo cuartel

El acto de inauguración del nuevo Cuartel, merece una reseña en el diario ABC, que en su número correspondiente al 17 de Noviembre de ese año, publica el siguiente texto:



“EL NUEVO CUARTEL DE GETAFE. Merced a las generosas iniciativas y reiterados e inteligentes trabajos del alcalde actual de aquella villa D. Feliciano Martín Pereira, se ha dado cima a la construcción de los magníficos cuarteles para artillería, que anteaayer fueron entregados al ramo de Guerra y ocupados en parte por el cuarto regimiento ligero de artillería en el mismo día. La edificación, que es grandiosa, ocupa una extensión superficial de 48.000 metros cuadrados, cedidos por el Ayuntamiento de Getafe, está dividido en pabellones aislados y construidos con arreglo a las modernas exigencias de higiene, salubridad y aireación. Consta de cuatro pabellones para la tropa, para cien plazas cada uno, con retretes para tres o cuatro hombres; otro pabellón para dependencias; comedor

de soldados, otro para los sargentos; fregaderos, lavadero, cocinas, cantina, maestro armero y guarnicionero, baños, duchas, baños para pies, enfermería, botiquín, laboratorios; pabellones para diez oficiales, para el conserje, y edificio para oficinas; baño y cuatro cuadras independientes para los caballos enfermos, picadero, almacenes para carros, seis tringlados para piezas, siete abrevaderos y polvorín. El coste de las obras ha sido de 1.900.000 pesetas.

Ha dirigido la construcción sucesivamente y todos con gran pericia e inteligencia, los ingenieros, Freixa, Aguilar y Vaello”.

El coste de la cesión de los solares al ramo de guerra, para su construcción, tuvo un coste de 90.000 pesetas, que aportó el Ayuntamiento, mediante la concesión de un Préstamo bancario.

El Ayuntamiento organizó unas fiestas para la celebración de este acontecimiento. El acto principal se celebró en el Café Antero, consistente en una comida, presidida por el Alcalde, junto con el exministro e hijo adoptivo de Getafe D. Joaquín López Puigcerver, también asistieron el Presidente de la Diputación provincial de Madrid, el Senador Jerónimo del Moral y el párroco D. Marcos Cádiz. También asistieron el Comandante

Militar, el Teniente Coronel de la Guardia Civil y el Secretario del Ayuntamiento, D. Felipe de Francisco. El General Palacio no pudo asistir por sentirse indispuerto.

También se organizó una Corrida de Toros, en la que se lidiaron once toros.

En 1910 la guarnición estaba formada por el Cuartel de la Remonta, el Regimiento de Infantería de reserva nº 72 y el IV Regimiento ligero de Artillería. Existía también una Comandancia Militar, Zona de Reclutamiento y un Colegio para Oficiales de la Guardia Civil.



Oficialidad IV Regimiento Ligero de Artillería

En el año 1921, el 5º Montado de Artillería, que en 1907 había sustituido al IV Regimiento de artillería, tomó parte en el Cuerpo expedicionario, que fue enviado a África, siendo éste uno de los que estuvieron presentes en el célebre desastre de ANNUAL. En sustitución de éste, vinieron a esta Guarnición, dos regimientos, el 2º Ligero y el 10º de Artillería. El 10º Ligero, estaba comandado por el Coronel

DON JOAQUIN CALDERON OZORES. De este regimiento se sabe poco, pues a principio del año 1926, fue trasladado a Barbastro (Huesca),

de donde jamás regresó. Respecto al 2º Ligero, su coronel era DON MANUEL SUÁREZ SANCHEZ.

Cuando la sublevación del Cuerpo de Artillería en la noche célebre de SAN JUAN, este regimiento, el 2º Ligero, fue trasladado a Vicálvaro, viniendo a sustituirle, el 1º Ligero de Artillería, de guarnición en CIUDAD-REAL. El primer coronel. Fue DON LUIS GASCON PORTILLO, sustituyéndole poco después DON JOSE OROZCO ALVAREZ MIJARES. En el año 1931, vino a ocupar su puesto, el coronel, DON EDUARDO MARTIN GONZALEZ DE LA FUENTE, hasta 1933 en el que fue ascendido a General de Brigada, siendo destinado a la 5ª Brigada de Artillería en Zaragoza. Para cubrir esta plaza, designaron al Coronel DON CESAR BLASCO SASERA, que procedía del Taller de Precisión en Campamento.

Con motivo de los sucesos ocurridos en la huelga general en Octubre de 1934, fue destituido, haciéndose cargo del Regimiento, el Comandante Mayor DON CARLOS DIAZ-VARELA Y CEANOS VIVAS, hasta que nombraron al Coronel DON PEDRO RAMIREZ Y RAMIREZ. El 20 de Julio de 1936, al cooperar el Regimiento en el Alzamiento, una vez sofocado por fuerzas adictas al Gobierno, fue detenido en unión de gran parte de sus oficiales, siendo enviado a la Cárcel Modelo, siendo juzgado y condenado a la pena capital, hecho que se llevó a cabo posteriormente. En lo que

respecta al Coronel DON CESAR BLASCO SASERA, este era una persona muy adicta al Gobierno Republicano, al finalizar la contienda civil, se exilió en Francia, pero en la



2ª Guerra Mundial, al ocupar los alemanes, una parte de Francia, fue hecho prisionero y mandado al Campo de Concentración, donde, lamentablemente, falleció en la cámara de gas.

Desde 1939 en este cuartel estuvo instalado el Regimiento 13 Art. División acorazada de artillería, hasta su disolución en 1984. Actualmente sus instalaciones están ocupadas por la UNIVERSIDAD CARLOS III DE MADRID.

LA ESCUELA DE AVIACIÓN

En 1911, después del vuelo de Vedrines, que aterrizó en la Dehesa de Santa Quiteria el día 25 de Mayo de 1911, se utilizaron estas instalaciones para la realización de varios festivales aéreos.

En 1912 la Dehesa de Santa Quiteria, que estaba cedida al ramo de Guerra para la construcción de un cuartel, y que como hasta esa fecha no se había construido, y de acuerdo con la condición que se estipulaba en la Escritura de cesión, revierte de nuevo, la propiedad al Ayuntamiento de Getafe, por haber transcurrido el tiempo legal que se establecía en dicha cláusula.

La Corporación municipal, con su Alcalde Don Emilio Cervera Alarnes a la cabeza, deciden, y así se aprueba, ceder esta finca al Ministerio de Fomento para su utilización como Escuela de Aviación. El 2 de Septiembre de 1913, queda inaugurada dicha Escuela, con la presencia del Ministro de Fomento D. Rafael Gasset Chinchilla.

A la sombra de esta escuela nacieron los primeros talleres de reparación y construcción de componentes de aparatos, que emplearon operarios de Getafe y Madrid, creando un nuevo y dinámico sector productivo que acabará transformando la estructura económica del pueblo. Esta actividad aérea fomentará el desarrollo de talleres electromecánicos y carpintería, como el del getafense D. Amalio Díaz, pionero en la construcción de hélices de madera.

A pesar de la oposición maurista, el alcalde D. Jacinto Cervera consiguió el 12 de Octubre de 1915 la cesión de la finca de propios *Suerte de Roturas* para la ubicación de una fábrica de aviones, la Sociedad Española de Construcciones Aeronáuticas, que se instaló años más tarde.

Esta escuela de Aviación fue el germen del nacimiento de la Aviación Militar en Getafe. Efectivamente, en el año 1920, y aprovechando las instalaciones de esta escuela, se

inician las actividades, con la primera construcción netamente militar proyectada por el ingeniero militar Capitán Rodríguez Martín y Fernández.

La primera promoción de alumnos militares, se convocó para el curso 1919-1920.

Hay que destacar la rápida integración, tantos de profesores como de alumnos en la vida cotidiana de Getafe.

En 1920 la población de Getafe alcanza los 5.336 habitantes. La importancia de los acuartelamientos es notoria. La guarnición está integrada por 620 soldados

Los pilotos militares del aeródromo de Getafe realizaron una acción militar muy importante, que cambió el curso de la Guerra de Marruecos. En 1925 dos grupos de aviones Fokker se trasladan a Melilla, y al mando del coronel Don Alfredo Kindelán, participan como apoyo logístico en el desembarco de Alhucemas.

Al margen de la aviación militar hay que señalar que en el año 1928 el RACE puso en



marcha en Getafe una escuela de pilotos, que contó con modernas avionetas De Havilland Moth, con motor Cirrus. Los primeros en obtener su título en ella fueron Juan de Bustos, Duque de Estremera, y José Álvarez de las Asturias, Marqués de Almenara, que, muy pronto, volaría en aparatos de su propiedad. Aquí en Getafe también logró su diploma de piloto, la primera mujer

española que lo alcanzó: María Bernaldo de Quirós.

La aviación que desarrolló en Getafe el sector militar y la industria aeronáutica, fue también el germen de la aviación comercial española. En 1929, cerca de la factoría de CASA, es estableció la UNION AEREA ESPAÑOLA, que explotaba las líneas Madrid-Sevilla y Madrid-Lisboa. También se establecieron otras compañías como la COMPAÑÍA DE LINEAS AEREAS SUBVENCIONADAS S.A., antecedente de la futura IBERIA.

Resumiendo todo lo expuesto hasta ahora podemos decir que hacia 1925 la superficie agrícola experimenta un notable retroceso, debido en parte, a la construcción del aeródromo y la gran extensión de terreno ocupada por los cuarteles y sus campos de instrucción. Getafe se está transformando de un pueblo agrícola en uno industrial. A comienzos del siglo XX, en 1905 las únicas industrias que había en Getafe eran la Fábrica de harinas, una fábrica de cedazos y otra de cartuchos de revólver. Como ya hemos dicho anteriormente, con la cesión en 1915, por parte del Ayuntamiento de la finca *Suerte de Roturas*, se produce el primer proyecto industrial importante; la instalación en 1924 de una fábrica de aviones CONSTRUCCIONES AERONÁUTICAS

S.A. -CASA-, junto a la estación de la línea férrea Madrid-Alicante. También, por la misma época, se establece en Getafe LA COMPAÑÍA ESPAÑOLA ERICSSON, S.A., creada entre 1920-1925, que se dedicaba a la fabricación de teléfonos y centrales telefónicas, y la fábrica URALITA, establecida en Getafe desde el año 1934, y que solicitó licencia para la construcción de una nueva factoría, junto a la estación del ferrocarril Madrid-Alicante cuya construcción comenzó antes de la guerra civil, aunque no fue hasta 1945 cuando inició su producción. En 1929 se establece en Getafe una nueva empresa dedicada a la fabricación de pastas de sopa, en la Calle Madrid, frente al cuartel de Artillería, cuyo nombre comercial era FAISAN, y que se mantuvo durante décadas, hasta su desaparición en los años ochenta del pasado siglo. Después vinieron muchas más, que no vamos ahora a mencionar.

Por lo tanto debemos indicar que la instalación de estas industrias, y otras más que les siguieron, están íntimamente relacionadas con la existencia previa de las instalaciones militares y aeronáuticas, tales como la Escuela de Aviación y por supuesto a la construcción del aeródromo, así como ya hemos dicho anteriormente, a las buenas comunicaciones por carretera y ferrocarril.

En resumen podemos afirmar que el gran desarrollo demográfico e industrial de Getafe, se debe en primer lugar a su situación geográfica, que propició unas buenas comunicaciones, razón fundamental para la instalación de unidades militares, que a su vez influyeron en el asentamiento de un tejido industrial, que trajo consigo una expansión demográfica, con una fuerte inmigración procedente de diversos puntos de España, sobre todo manchegos y extremeños. En 1935 Getafe contaba con 8.330 habitantes, habiendo duplicado su población en tan sólo 30 años, como consecuencia de todo este proceso de industrialización y desarrollo.

Manuel Díez Molina

Fuentes:

- “Geografía histórica e historia de la Geografía” Francisco Quirós Linares
- “Las calles tienen su historia” Manuel de la Peña R. Martín
- “Misceláneas getafenses” Andrés Díez Fernández
- “GETAFE: Raíces históricas de una memoria colectiva” José Luís de los Reyes Leoz - Instituto de estudios históricos del sur de Madrid “Jiménez de Gregorio”.
-