



---

# GETAFE DIRECTA – LA ESTACIÓN CORTA

---

<https://hablemosdegetafe.wordpress.com/2015/04/30/de-getafe-directa-a-getafe-central-la-estacion-corta-de-getafe/>



## DE GETAFE DIRECTA A GETAFE CENTRAL – “LA ESTACIÓN CORTA DE GETAFE”

📅 30 abril, 2015 📍 hablemosdegetafe

### GETAFE DIRECTA

La sabiduría popular puso nombre a las dos estaciones de Getafe. Simple pero efectiva, la Estación Larga era la que estaba más lejos del pueblo y el camino para llegar a ella era más largo; esa fue la estación de Getafe – Alicante, al lado de Uralita y Casa. La Corta, la



Estación Corta era la que tenía el camino más corto que recorrer para llegar a ella y esa fue la estación de la línea Getafe – Badajoz, que aunque al principio estaba a las afueras del pueblo, en pocos años quedaría integrada dentro de él. Estaba entre Vidaurreta y Ericsson y la Fábrica de Harinas.

Para leer o descargar los trabajos completos hacer clic en siguientes entradas... : 1  
– GETAFE DIRECTA – ESTACIÓN CORTA 2 – DE GETAFE – DIRECTA A GETAFE – CENTRAL

La sabiduría popular puso nombre a las dos estaciones de Getafe. Simple pero efectiva, la Estación Larga era la que estaba más lejos del pueblo y el camino para llegar a ella era más largo; esa fue la estación de Getafe - Alicante, al lado de Uralita y Casa. La Corta, la Estación Corta era la que tenía el camino más corto que recorrer para llegar a ella y esa fue la estación de la línea Getafe - Badajoz, que aunque al principio estaba a las afueras del pueblo, en pocos años quedaría integrada dentro de él. Estaba entre Vidaurreta y Ericsson y la Fabrica de Harinas.

Para diferenciarla de la 1ª estación de Getafe, la de Alicante, se le pondría a la nueva estación el nombre de Getafe - Directa.

De ahí el título de este relato.

Getafe y sus autoridades cometieron la torpeza de sacar al ferrocarril fuera del casco urbano cuando fue creada la línea de Madrid a Aranjuez.

Los ingenieros de la Compañía habían diseñado el trazado original por dentro de la población, pero las autoridades creyeron que su trazado, realizado de ese modo, resultaba perjudicial para el pueblo y lo relegaron a las afueras del mismo. Quizás se tendrían que haber expropiado las tierras de alguno de los componentes de la Corporación o de algún poderoso terrateniente del pueblo.

Cuando el error ya era un hecho, la Corporación Municipal intentó que se modificase el trazado, para que éste transcurriese por dentro o más cerca de la población, pero ya era tarde, la mayor parte de las inversiones y compras de terrenos ya estaban hechas, llegando tarde a la modificación.

Con las nuevas líneas que se proyectasen, no quisieron que ocurriese lo mismo.

En un acta de la sesión del Ayuntamiento de 22 de Enero de 1.873, libro de plenos nº 201, aparece la creación de una Junta General de Asociados y Contribuyentes para tratar de conseguir de la empresa del Ferrocarril de Malpartida, el mejor resultado para Getafe.

Dicha Junta no fue creada hasta el día 26 de Enero, puesto que en la anterior no estaban presentes los interesados.

Se nombró a los Sres. Alcaldes, 1º, 2º y 3º, al Sr Cuervo, Regidor Sindico de este Ayuntamiento, a Don Bernardo Herreros, Don Manuel Gutiérrez y Don Angel de Francisco, como individuos de la Junta Municipal; Don Ramon Arellano, Don Santiago Deleyto y Don Pedro Orgaz como contribuyentes.

Adjunta a una de estas dos actas se encontró una copia del borrador de un documento que debió ser enviado a la Compañía del ferrocarril de Madrid a Portugal por Cáceres, Malpartida de Cáceres y Valencia de Alcántara, que por aquellos años estaba intentando crear tal línea y que tenía una de sus estaciones de paso por Leganés, desde la que se pretendía que hiciesen un ramal que pasase por Getafe.

Sabían que con la línea de Madrid a Aranjuez lo habían hecho mal y pretendieron enmendar su error, lo cual les honraba.

En esa carta daban una buena tanda de razones como: los colegios de Getafe, sus mercancías, sus fiestas y todo el tráfico de productos que había a través de la carretera de Toledo.

**1**

Desgraciadamente se llegó tarde una vez más, pero alguien tenía ya in mente la línea de Madrid a Ciudad Real para unirla con la de Ciudad Real a Badajoz y la frontera portuguesa.

Tanto las dos actas que se señalan, como el escrito que las acompaña han sido investigadas y halladas por nuestra compañera Teresa Garrote, que ha realizado un espléndido trabajo.

Cuando se decidió hacer la línea Madrid - Ciudad Real, Getafe estuvo a la altura. Su apoyo fue incondicional y no hubo ni el más mínimo obstáculo, al revés, todo fueron facilidades.

Como es lógico hubo algunos problemas logísticos, pero se fueron solucionando. En un anali-

sis de las actas del Ayuntamiento de Getafe podemos ver tales problemas:

*Acta de sesión de 1 de Noviembre de 1.877*

*Se nombra una Junta de Propietarios para tasar los terrenos que atraviesa la vía férrea de Ma-*

*drid a Ciudad Real dentro del término municipal de Getafe. Tomas Deleyto, Cipriano Gomez y Francisco Pingarrón, forman parte de la Comisión de Propietarios y Faustino Deleyto, Deogracias Serrano e Inocencio Butragueño forman la Comisión de Peritos Tasadores.*

*Acta de sesión de 27 de Enero de 1.878*

*Teniendo noticias fidedignas de que la empresa constructora del FFCC de Madrid a Ciudad*

*Real se halla ya formando excavaciones para cimentar la estación férrea, en el camino de la calle de Juan Tolo, se nombra una comisión a fin de que se entreviste con el ingeniero de la empresa concesionaria, para ver de que la estación se coloque en mejor sitio, si fuera posible.*

*Acta de sesión de 17 de Febrero de 1.878*

*El Ayuntamiento llega a un acuerdo con la empresa del FFCC de Madrid a Ciudad Real para*

*realizar las obras de fortificación y protección de la cañería de aguas que cruza la línea férrea que atraviesa el Camino Hondo de Leganés.*

*Acta de sesión de 26 de Mayo de 1.878*

*Se observa que la construcción del FFCC de Madrid a Ciudad Real deja varias vías publicas*

*interceptadas, sin situar pasos a nivel, que den servidumbre, lo que no puede tolerarse. Se nombra una comisión del Ayuntamiento y vecinos.*

*Acta de sesión de 29 de Junio de 1.878*

*Se pide a la Comisión de Servidumbre de Vías Publicas que salgan al campo y designen las vías necesarias para servicio publico, para la labor de los campos.*

*Acta de sesión de 7 de Julio de 1.878*

*El Ayuntamiento y las Juntas de Asociados reciben notificación de la empresa del FFCC en*

*la que se comunican hasta 12 caminos de comunicación, que atraviesa la vía férrea, para que determinen cuales de ellos serán los que se dejen con servidumbre de paso.*

*Acta de sesión de 6 de Octubre de 1.878*

*La línea férrea no respeta los pasos y se han obstruido algunos sin dejar paso y a pesar de*

*haberlo puesto en conocimiento del Sr. Ingeniero de la Sección, no dan solución, con lo que se crea una nueva comisión que se reúna en Madrid con la empresa, para conseguir una mejora en los pasos.*

*Acta de sesión de 28 de Marzo de 1.879*

*Se crea una nueva comisión para la defensa de los intereses por las servidumbres vecinales*

*y rurales con el menor detrimento para los vecinos, ni perjuicios para la empresa concesionaria del FFCC.*

*Acta de sesión de 9 de Junio de 1.879*

*Acuerdo de la Comisión del FFCC de Madrid a Ciudad Real sobre fijación definitiva de pasos*

*a nivel y cruces, para el servicio publico, y en cuya acta se describen con todo detalle los ocho pasos o servicios de cruce que se establecen en relación con la vía del FFCC referido.*

### LA LINEA MADRID - CIUDAD REAL - BADAJOZ

La línea de Madrid a Badajoz y frontera portuguesa, pasando por Alcázar de San Juan y Ciu-

dad Real fue una de las más largas e importantes de España, que hubo que acometer por tramos, dada su complejidad y los enormes intereses, de todo tipo, que mantenían en ella Castilla y Extremadura.

En primer lugar se acometió el tramo de Alcázar de San Juan a Ciudad Real de 114,1 kms

de longitud y cuyos tramos y fechas de terminación, fueron:

TRAMO DE LINEA	KILOMETROS	FECHA TERMINACION
----------------	------------	-------------------

Alcázar - Manzanares	49,2	01-07-1.860
Manzanares - Daimiel	21,4	01-10-1.860
Daimiel - Almagro	21,3	21-01-1.861
Almagro - Ciudad Real	22,2	14-03-1.861

Este tramo tuvo su origen en un proyecto redactado por Don Santiago Bausa y Don Antonio Arriete en 1.853, con otras variantes diferentes a las definitivamente empleadas.

El 8 de Abril de 1.859 se subastaron los derechos, haciéndose con la concesión Don Antonio

de Lara, Marques de Villamediana. Seria inaugurado el 14 de Marzo de 1.861.

En segundo lugar se acometió el tramo de Ciudad Real a Badajoz, de 360,6 kms de longitud y cuyos tramos, longitud y fechas de terminación, fueron:

### 3

TRAMO DE LINEA	KILOMETROS	FECHA TERMINACION
Ciudad Real - Puertollano	41	19-08-1.864
Puertollano - Veredas	25,9	28-07-1.865
Veredas - Almorchon	92,1	29-11-1.865
Almorchon - Castuera	24,2	30-07-1.866
Castuera - Magacela	29	17-03-1.866
Magacela - Merida	67,9	21-08-1.865
Mérida - Badajoz	80,5	20-10-1.864

Además se construyó un ramal de Almorchon a Belmez para dar salida a la minería del carbón

de la zona, con una longitud de 63,7 kms, inaugurada el día 1 de Abril de 1.868.

También se le añadiría otro pequeño tramo de 5,3 kms que iba de Badajoz a la frontera portu-

guesa y que seria inaugurado el 20 de Septiembre de 1.863.

La línea de Ciudad Real a Badajoz fue autorizada en dos tramos. El Ministro Don Rafael Bus-

tos y Castilla, mediante ley de 28 de Abril de 1.859 autoriza las concesiones ferroviarias.

El primer tramo, de Ciudad Real a Mérida fue autorizado el 30 de Junio de 1.858 y fue proyec-

tado por los Ingenieros Don Pedro Sierra y Don Santiago Bausá.

El segundo tramo, de Mérida a Badajoz fue autorizado el 28 de Agosto de 1.858 y fue proyectado por los Ingenieros Don Carlos Maria de Castro y Don Jose Barco.

Ambos proyectos serian modificados parcialmente por el Ingeniero Don Manuel Peironcelly y así serian construidos.

El 5 de Diciembre de 1.859 se celebró la subasta, adjudicando los derechos al promotor Don Jose Forns por R.O. de 19 de Diciembre de 1.859 y el 4 de Abril de 1.860 dieron comienzo las obras.

La Compañía del Ferrocarril de Ciudad Real Badajoz (C.R.B.) nació legalmente el 26 de Marzo de 1.861 y fue autorizada por el Estado el 21 de Agosto de 1.861. Se formó con capital francés, mediante un desembolso total de 87.000 francos, equivalentes a 330 millones de reales de la época.

Los trabajos se desarrollaron a buen ritmo. Los portugueses llegaron con sus raíles hasta Badajoz el 22 de Noviembre de 1.866 en que quedó terminado el último tramo desde Veradas a Almorchon y en cuyo acto inaugural estuvo presente el Ministro Don Claudio Moyano con otros tres colegas suyos portugueses.

Por ultimo se acometería el tramo de Madrid a Ciudad Real, de 170,3 kms de longitud. Realmente fue el tramo hasta Alcázar de San Juan, pues desde allí hasta la capital manchega, ya estaba construido. Aquí no hubo tramos parciales con terminaciones diferentes, se acometió toda la obra al mismo tiempo y así fue inaugurada en su día.

El 15 de Diciembre de 1.876 se autoriza a la Compañía C.R.B. a construir la línea entre Madrid y Ciudad Real en un plazo de 4 años. El 26 de Julio de 1.877 se fijan las condiciones para la instalación de la línea, con explanación y obras para vía única.

#### **4**

La Compañía tenia obligación de establecer estaciones en Getafe, Parla, Torrejón de Velasco, Yeles, Alameda, Algodor, Almonacid, Mascaraque, Mora, Manzaneque, Los Yebenes, Urda, El Emperador, Malagon, Fernán Caballero y Ciudad Real.

Por otra parte, el FFCC de Madrid a Malpartida ya estaba en marcha.

Se estudiaron varias opciones para situar la terminal de C.R.B. en Madrid y se escogieron

unos terrenos cercanos a la Huerta del Jardincillo, junto al Paseo de las Delicias, de donde tomaría el nombre la estación.

La dependencia del material extranjero sería extraordinaria, llevábamos 30 años construyendo

ferrocarriles y aún así había que traer de fuera, hasta las marquesinas de la estaciones, como la de Delicias, pero además se importaban las reglas de calculo, las escuadras, el papel para hacer planos, etc.etc. y no digamos nada de locomotoras, vagones, raíles y todo tipo de maquinaria.

Pero además hubo muchas otras singularidades que la hicieron única, pues el tramo de Ma-

drid a Ciudad Real, fue el único en España que tuvo durante muchos años un cruce al mismo nivel entre dos líneas nacionales, con el consiguiente peligro y necesidad de vigilancia. Estaba a la altura de Villaverde, en su salida vía Leganés, hasta que fueron construidos, rampas, puentes y algunos desvíos para evitar el peligro y los retrasos de los trenes. Precisamente se trataba de la línea de Madrid a Portugal, vía Malpartida de Cáceres y Valencia de Alcántara.

Las estaciones se crearon con los esquemas similares a las ya construidas en el tramo de Ciudad Real a Badajoz, construidas unos 15 años antes; generalmente eran de una sola planta, pero hubo excepciones. Tenían dos viviendas, para el Jefe de Estación y el guardagujas, un vestíbulo para viajeros, una oficina, con despacho de billetes y control de la circulación y en ocasiones un pequeño almacén.

Tanto la estación de Getafe - Directa, como todas las nuevas estaciones que se construyeron

para la línea de Madrid a Ciudad Real fueron diseñadas por el Ingeniero Don Emile Cachelievre.

El km 0 de ésta línea estuvo situado primeramente en Delicias, de donde partían los trenes

iniciales, pero en 1.893 se cambiaron a Atocha. Realmente la diferencia de recorrido entre ambas estaciones era de 324 mts.



Las estaciones de Villaverde Alto (llamada también Villaverde - Oeste y Villaverde - Nueva) y Villaverde Bajo, fueron creadas respectivamente en 1.930 y 1.906, antes solo eran apeaderos.

En Diciembre de 1.898 un billete de Madrid a Getafe - Directa costaba: En 1ª clase 1,75 pts, en 2ª clase 1,35 pts y en 3ª clase 0,95 pts.

El tren nº 56, un correo mixto, llegaba a Getafe - Directa a las 7,35 de la mañana y salía a las 7,37 con una parada de dos minutos.

El tren nº 60, un expreso, llegaba a las 8,21 y salía a las 8,26 con una parada de 5 minutos. Los trenes procedentes de Badajoz llegaban a Getafe a las 5,26 y salían para Madrid a las 5,28 con una parada de dos minutos.

Durante nuestra guerra civil, por su posición estratégica y la circulación de algunos trenes blindados, recibió varias bombas de aviación que la destruyeron en parte.

**5**

**GETAFE - DIRECTA, LA ESTACION CORTA**

Cuando la vieja estación fue desmantelada hubo materiales tan significativos como su campana, su reloj, su placa altimétrica, sus marquesinas y faroles de todo tipo, así como material telefónico y otros, fueron desmontados y llevados a los almacenes generales de material de Villaverde, en donde, una parte serian subastados y vendidos y otros pasaron al Museo del Ferrocarril de Delicias.

**ESTACIONES, APEADEROS Y APARTADEROS DE LA LINEA MADRID - CIUDAD REAL**

<b>ESTACION</b>	<b>CATEGORIA</b>	<b>ALTITUD</b>	<b>PUNTO K.M.</b>	<b>OBSERVACIONES</b>
<b>Madrid</b>	1ª - C - DM	618,9	0	
<b>Delicias/Atocha</b>	A	618,9	3,5	
Santa Catalina	AT	575,5	7,2	1º fue Delicias, después fue Atocha.
Villaverde Bajo	A 3ª	591	9,7	
Villaverde Alto	4ª	632	14,3	Apeadero creado en 1.924
<b>Getafe - Directa (desp. Badajoz)</b>	3ª	623,1	22,1	Apartadero creado en 1.904
<b>Parla</b>	4ª	601,4	27,8	
<b>Torrejón de Velasco</b>	3ª - C	567,9	35,9	Apeadero creado en 1.904
<b>Yeles y Esquivias</b>		500,3	47,9	
<b>Pantoja y Alameda</b>	3ª - C	471,6	57,4	Con servicio de Vías y Obras
<b>Villaseca y Mocejón</b>	AT	463,5	61,6	
<b>Algodor (enlace con Toledo)</b>	4ª	624	73,8	
<b>Algodor (enlace con Toledo)</b>	4ª	706,5	81	
Ablates (estrelladero)	2ª - C - DM	707,6	84,6	Con servicio de Vías y Obras
<b>Almonacid de Toledo</b>	5ª	736,5	90,1	
<b>Mascaraque</b>	3ª - C	719,4	93,9	Con servicio de Vías y Obras
<b>Mora y Orgaz</b>	A	716,6	104,6	Con servicio de Vías y Obras
<b>Manzaneque</b>	3ª	767,3	116,3	Con servicio de Vías y Obras
<b>Los Yébenes</b>	5ª	781,3	118,9	Con servicio de Vías y Obras
<b>Guadalerzas</b>		786,7	132,8	
<b>Urda</b>	AT	761,1	137,8	Apartadero creado en 1.904
<b>El Emperador</b>		711,5	141,3	
<b>Cañachar</b>	3ª - C			Con servicio de Vías y Obras
	4ª	626,8	150,6	

**GETAFE - DIRECTA, LA ESTACION CORTA**

Fuente el Fresno (lanzadera)	1ª - C - DM	627,8 627,9	157,3 174	<p>Con servicio de Vías y Obras</p> <p>Con servicio de Vías y Obras</p> <p>Con servicio de Vías y Obras</p> <p>Con servicio de Vías y Obras</p> <p>Apeadero creado en 1.924</p> <p>Con servicio de Vías y Obras</p> <p>Apartadero creado en 1.924</p> <p>Con servicio de Vías y Obras</p> <p>Con servicio de Vías y Obras</p> <p>Con servicio de Vías y Obras</p>
<b>Malagon</b>				
<b>Fernancaballero</b>				
<b>Ciudad Real</b>				

<b>Manzanque</b>	Estaciones de la línea original	Como puede verse, la estación de Getafe estaba catalogada como de 3ª categoría.
<b>=</b>	Estaciones cubiertas	
<b>C =</b>	Depósito de maquinas, carruajes y	
<b>DM =</b>	vagones	
<b>A =</b>	Apeadero	
<b>AT =</b>	Apartadero	

<b>JOSE MARIA REAL PINGARRÓN</b>	<b>6</b>
----------------------------------	----------

A las afueras de Ciudad Real se creó un cargadero de grano conocido como La Lebrera, para dar servicio a unos silos.

<b>JOSE MARIA REAL PINGARRÓN</b>
----------------------------------

**GETAFE - DIRECTA, LA ESTACION CORTA**

Entre Getafe y Parla hubo un cargadero de Repsol - Butano al que se daba servicio por las noches desde la estación de Getafe - Badajoz; estaba en el P.K. 18,9 de la línea. Se creó muchos años después de existir la misma.

**MATERIAL RODANTE**

Aunque la línea se puso en marcha con el material rodante que ya tenía, de la línea de Ciudad Real a Badajoz, el Ministerio de Fomento marcó y exigió el material necesario para el nuevo tramo de Madrid a Ciudad Real. El material rodante mínimo para dar servicio se estimó en:

- |   |  |
|---|--|
| - 14 locomotoras                                | - 90 vagones cubiertos para mercancías (15 de ellos con freno) |
| - 8 coches de 1ª clase                          |  |
| - 8 coches de 2ª clase                          | - 30 vagones jaula para ganado                                 |
| - 18 coches de 3ª clase (3 de ellos con frenos) | - 90 vagones de bordes medios para carbón                      |
| - 8 furgones de equipajes                       | - 30 vagones de bordes bajos                                   |
| - 20 trucks                                     |  |

Las locomotoras se compraron a la compañía francesa Fives - Lille, de donde también proce-

derían todos los materiales metálicos del FFCC, como raíles, cambios, etc. tenían solo tres ruedas tractoras en el centro de la máquina y llevaban un tender para carbón con dos ejes. Su principal cometido fue hacer circular trenes de mercancías. Las seis primeras serían entregadas en 1.878 y se les asignaron los números 401 al 406 (a.i.), las 8 restantes se entregaron en 1.880 y se les asignaron los números 407 al 414 (a.i.).

Tenemos constancia de que la 404 fue desguazada en 1.955. La 406 estuvo en servicio hasta 1.962 en Ciudad Real y hoy día se preserva en Zamora. La 407 estuvo en uso en Ciudad Real hasta 1.962, siendo desguazada en 1.968. La 408 estuvo en servicio hasta 1.965, fue trasladada a Alcázar de San Juan en 1.967, se conserva en dicha ciudad, situada en un pedestal, desde 1.980.

Los vagones y coches de viajeros no llegaron a construirse en su totalidad, pues había ya suficientes en la línea de Ciudad Real a Badajoz. Los pocos que se compraron nuevos se fabricaron en los talleres de Chevalier Cheilus, tenían 7,720 mts de longitud, pesaban en

**GETAFE - DIRECTA, LA ESTACION CORTA**

vacio 7.750 kgs y transportaban 24 viajeros en 3 departamentos de 8 viajeros, algunos de ellos llevaban calefacción por vapor, nos estamos refiriendo a la 1ª clase.

La novedad fueron los coches mixtos de 4 departamentos, dos en los extremos, de 1ª y dos

centrales de 2ª. Los de 1ª tenían una mesita central, además de los asientos y llevaban en total 8 viajeros, los de 2ª llevaban en total 20 viajeros en dos departamentos de 10. Algunos de ellos llevaban calefacción a vapor.

La 3ª clase, unos con freno y otros sin freno, con 5 departamentos y ventanas solo en las

puertas, transportaban en total 53 viajeros.

Todos los coches de todas las clases tenían alumbrado nocturno por aceite.

**7**

La calefacción funcionaba con el vapor de la caldera de la maquina y llegaba a los vagones

por una tubería flexible (goma y lona) que conducía ese vapor.

Como nota llamativa a lo realizado hasta esas fechas, hay que señalar que a ninguna de las

locomotoras de la línea se le asignó nombre, al contrario de lo hecho anteriormente.

Simplemente eran conocidas por su numeración.

**OTRAS INSTALACIONES**

Realmente la línea no requirió grandes obras, pues fue realizada toda ella en superficie, no

se realizaron túneles, pero si hubo que sortear abundantes desniveles y curvas (fue una de las líneas con más diversidad de ellos en España y en el mundo), pero como es lógico hubo que hacer algunas como pasos a nivel, terraplenes, puentes y otras.

De entre todas las obras destacan 5 puentes principales que requirieron unas obras importan-

tes:

	PUNTO	
RIO	KILOMETRICO	OBSERVACIONES

JOSE MARIA REAL PINGARRÓN

**GETAFE - DIRECTA, LA ESTACION CORTA**

Manzanares	1,984	Con 2 tramos de 61 mts de longitud. Se desmanteló en 1.969 Con 2 tramos de 42,6 mts y 1 de 46,86 mts. Era todo metálico y aun permanece en uso. Con 5 tramos de 4 metros. Todo metálico, sigue en uso. Con 1 tramo metálico de 32,88 mts. Sigue en uso. Con 2 tramos metálicos de 53,28 mts y otros 2 de 55,74 mts. Permanece intacto pero, ya no tiene vías.
Tajo	58,111	
Algodor (Cuneton)	61,782	
Algodor	62,117	
Guadiana	163,233	

Ante el expolio que empezaban a sufrir algunas líneas, mediante robos y sabotajes de los materiales, el Gobierno tuvo que actuar pidiendo su ayuda a los alcaldes de las poblaciones por las que transcurrían algunas líneas de FFCC.

*El 21 de Septiembre de 1.863 se publicó en el B.O.P.B., nº 114, la siguiente orden:*

*Sección de Orden Publico. Circular nº 155*

*El Exmo. Sr. Ministro de la Gobernación en 26 de Agosto último me dice lo siguiente:*

*La Reina (q,D.g.) se ha servido mandar, encargue a V.S. como de su Real Orden lo ejecuto,*

*que excite el celo de los alcaldes de esa provincia para que procuren ejercer una exquisita vigilancia en los trayectos de vía férrea que haya en los términos de su respectiva jurisdicción a fin de evitar los desperfectos y otros tan punibles cuanto desastrosos atentados que suelen intentarse o cometerse por sujetos de depravada índole y siniestros propósitos.*

*Y con el fin de que llegue a noticia de los Sres. Alcaldes comprendidos en la anterior Real Disposición he dispuesto se inserte en este periódico oficial, encargando al propio tiempo a las autoridades locales por cuyos términos jurisdiccionales pasen o se construyan líneas férreas, presten una constante vigi-*

**8**

*lancia a fin de evitar se cometan en aquellas, faltas de ninguna clase, y en caso de que tuviesen lugar, las autoridades castigarán con mano fuerte, pero haciéndolo siempre en el*

JOSE MARIA REAL PINGARRÓN

**GETAFE - DIRECTA, LA ESTACION CORTA**

*circulo de sus atribuciones, y a las que éstas no alcancen lo pondrán en conocimiento de los Sres. Jueces de primera instancia haciéndolo al propio tiempo de delincuentes.*

*Badajoz, 16 de Septiembre de  
1.863. El Gobernador: Miguel  
Flores*

**Y LLEGO EL DÍA DE LA INAUGURACIÓN.....**

La línea de Madrid a Ciudad Real fue inaugurada oficialmente el 3 de Febrero de 1.879 y su apertura al servicio publico fue el 1 de Mayo de 1.879. Con su terminación se completo la línea de Madrid a Badajoz.

*" A las 8 en punto de la mañana del día 3 de Febrero de 1.879, el tren de invitados salió de*

*una estación que no existe todavía pero que existirá con el tiempo en el Paseo de las Delicias, al sur de la Villa de Madrid. Este viaje tenia por objeto inaugurar oficialmente la línea directa de Madrid a Ciudad Real, por S.M. el Rey, a quien acompañaban altos dignatarios de la Corte, llegados a este sitio momentos antes, donde la Diputación Provincial había levantado una elegante tienda de campaña y asistía S.M. a la bendición de la locomotora, bendición dada por el Sr. Cardenal Arzobispo de Toledo. Asistía también a este acto, la Princesa de Asturias y sus augustas hermanas."*

*(La Ilustración Española y Americana de 15 de Febrero de 1.879)*

La mañana amaneció fría y con una densa niebla que apenas dejaba ver los objetos. El Sr. Cardenal Arzobispo de Toledo, Dr. Moreno, en presencia de S.M. el Rey Alfonso XII, la Princesa de Asturias y sus augustas hermanas, y acompañado del Sr. Presidente del Consejo, los Ministros de Estado y Fomento, los Jefes de Palacio, el Presidente del Congreso de los Diputados, el Mayordomo Mayor, el Ministro de España en Lisboa, el Comandante General de Alabarderos, el Capitán General de Castilla la Nueva, el Subsecretario de la Presidencia, su Secretario Particular, el Consejo de Administración de la Compañía de FFCC y demas invitados y gentío, realizó la bendición de las locomotoras, engalanadas con banderas nacionales.

En el lugar que tiempo más tarde ocuparía la futura estación de Delicias, una elegante tienda

JOSE MARIA REAL PINGARRÓN
---------------------------

**GETAFE - DIRECTA, LA ESTACION CORTA**

de campaña, propiedad de la Diputación Provincial de Madrid, donde serian recibidos los Reyes; tras la parada militar que el Ejercito que le rendía honores, realizó.

Había preparados dos trenes, uno de 12 vagones para regia comitiva y otro con unos cuatro

vagones más para todo el personal invitado por la empresa.

Primero partió el tren de invitados y posteriormente el tren regio. El trayecto de 169 kmts.

comprende varias estaciones (ver relación aparte) de diferentes categorías.

Entre vías al Rey el tren inicia la marcha. Al poco atravesamos el puente sobre el Manzana-

res, los campos, que parecen sumarse al festejo, aparecen verdosos y los surcos de la tierra labrada pasan rápidos ante la vista.

Estamos entrando en Getafe, el Ayuntamiento ha echado la casa por la ventana, sobre una

**9**

estructura de madera, a modo de pórtico, sobre la fachada de la estación, aparecen varios medallones con los nombres del Conde Toreno, Ministro de Fomento; el Sr. Cachelievre, constructor de la línea; el Sr. Daudery, contratista de las obras y el Sr. Canalejas, Jefe del Consejo de Administración, de la línea de nuevo trazado, todo forrado de terciopelos y guirnaldas.

Teresa Garrote, aportando una vez mas su grano de arena a este relato, ha realizado un buen

trabajo de investigación sobre las actas de la época que en el Archivo Municipal del Ayuntamiento existen, obteniendo los datos que sobre el acontecimiento se reflejaron en ellas para la realización y encargo de los trabajos de montaje de la citada estructura, mencionada anteriormente.

El acta de 26 de Enero de 1.879 refleja el encargo de un monumento de adorno en la fachada

de la estación. Tales trabajos se le encargaron a Don Federico Lucini (Ingeniero español, cuyas tablas de aplicacion de desniveles se aplicaron y se siguen aplicando en los FFCC de todo el mundo), al que se le pidió que fuesen unos trabajos vistosos y baratos, acordes a un presupuesto municipal no muy alto y que serian cargados al capitulo de imprevistos.

**JOSE MARIA REAL PINGARRÓN**



**GETAFE - DIRECTA, LA ESTACION CORTA**

En otro acta del día 16 de Febrero de 1.879, días después del acontecimiento, se le agradece

su trabajo, realizado en plan altruista, al Sr. Lucini, pero no así al maestro carpintero al que se le reprocha el elevado precio cobrado por sus trabajos.

Dejamos Getafe, quedando atrás la vista de la torre de su Iglesia, camino de Parla, que tam-

bien estaba adornada con guirnaldas y banderas. En Torrejón de Velasco recibieron al tren con masas corales, atravesamos el Tajo sobre un puente de hierro. Llegamos a Algodor, adornada con banderas de España y Belgica, nada más. De Algodor salió el tren con seis minutos de adelanto. Llegamos a Almonacid, entre vivas y cohetes. En Mora el tren pasó bajo un magnifico arco de hojas de ciprés, en donde se invita al tren Real y al de invitados a un lunch, al que todos se abonaron con bastante fervor. Allí esperaba al Rey el Gobernador Civil de Toledo. En Urda, un generoso ciudadano nos pasa la bota a todo el tren. En Fernancaballero el Alcalde lanza un eufórico ¡viva! a la línea del tren. Por fin, con media hora de diferencia entre un tren y otro, llegamos a Ciudad Real. Las calles están llenas de arcos triunfales; el Rey, vestido con el manto de las cuatro ordenes militares, bajo dosel, escucha un Te Deum en la Catedral, suena el órgano y las voces del coro. En la Plaza de la Constitución hay fuegos artificiales, S.M. recibe a las autoridades y más tarde a toda la comitiva en una mesa, situada en la estación del FFCC, transformada en salón, donde asisten más de 150 invitados y que preside el Sr. Canalejas. De la colosal tienda de campaña penden numerosas arañas con innumerables bujías. El menú fue exquisito y abundante, digno de tal conmemoración. Sobre las 11 terminó el banquete, partiendo el tren en dirección a Badajoz.

El Viaje fue un continuo sonido de la Marcha Real. Hubo gran entusiasmo al paso del Regio

tren por Argamasilla de Calatrava, también por el pueblo minero de Puertollano y un especial arco triunfal en Cabeza de Buey. Al final Badajoz. El Rey entra por la Puerta de Palmas. Pernoctamos en Badajoz. A la mañana siguiente el tren Regio hace su entrada en Portugal hasta Elvas, allí le espera D.Luis, Rey de Portugal y ambos se funden en un abrazo.

**10**

### ***GETAFE - DIRECTA, LA ESTACION CORTA***

Hubo banquete de importancia y despedida de las casas de Borbón y Braganza. El Rey Don Alfonso, regresa a Badajoz y después continua hasta Mérida, donde visitaría sus ruinas romanas; más tarde se detendría en Medellín, patria chica de Hernán Cortes.

El Rey regreso a Madrid el día 7 al atardecer.

El crecimiento de una población como Getafe, atravesado ya por dos líneas de FFCC, dos carreteras nacionales, un aeródromo, pocos años más tarde y acuartelamientos que aprovechaban esas comunicaciones, no se hizo esperar, pero ese será otro capítulo.

Unos 15 meses más tarde, el día 30 de Mayo de 1.880, Don Alfonso XII acompañado de Doña Maria Cristina inaugurarían la nueva estación de Madrid - Delicias, punto de partida de la nueva línea de Madrid a Ciudad Real. La estación fue conocida popularmente como la estación de Ciudad Real. Hoy día , ya sin uso, es la sede del Museo del Ferrocarril. Su historia, como su grandiosa estructura, es un verdadero alarde de hierro y cristal. El Ingeniero Don Emile Cachelievre fue su diseñador.

### ***EVOLUCIÓN DE GETAFE - DIRECTA A GETAFE - BADAJOZ Y GETAFE - CENTRAL***

Hasta que en 1.893 y 1.958 aparecieron las derivaciones de Villaverde, tanto Alto como Bajo, la primera estación y parada era la de Getafe, que durante muchos años se denominó Getafe - Directa para diferenciarla de la instalada en la línea de Madrid a Aranjuez. En los primeros años del FFCC se utilizaba tanto la grafía Getafe, como Jetafe. Fue a partir de 1.912 cuando recibió el nombre de Getafe - Badajoz. Aunque estaba cerca de la población, no quedaría integrada dentro del casco urbano hasta el año 1.960 aproximadamente.

Desgraciadamente también hubo algún accidente que otro, todos de menor importanciaafortunadamente. Uno de los más aparatosos tuvo lugar el 1 de Julio de 1.933. Cuando el expreso de Badajoz entraba en la estación de Getafe, el último eje, del último vagón, aún no había liberado los cambios de vía, cuando se realizó dicho cambio, provocando el descarrilamiento del eje trasero del último vagón. Como consecuencia de ello, la máquina del tren correo de

**GETAFE - DIRECTA, LA ESTACION CORTA**

Toledo embistió al vagón descarrilado, al haber quedado éste interceptando su vía, chocando y provocando el destrozo del vagón y graves daños en la máquina del correo. Eran las 19,15 horas.

Como consecuencia del impacto, los viajeros del último vagón fueron lanzados contra las pa-

redes del mismo, sufriendo graves heridas tres de ellos y contusiones varias, más de una veintena. Los tres más graves fueron llevados rápidamente a Madrid, junto con otros de pronostico reservado. Afortunadamente no hubo que lamentar ningún fallecimiento.

Inmediatamente de ocurrir el accidente se presentaron en la estación férrea, ambulancias de Aviación, que evacuaron a Madrid a los heridos más graves y fuerzas del Regimiento de Artillería Ligera nº 1 que ayudaron a sacar en camilla a los heridos, prestando las mismas y toda clase de auxilios.

**11**

El Ministro de la Guerra felicitaría al día siguiente, tanto a Artillería como a Aviación por los servicios prestados en el accidente del tren.

Dada su proximidad a la capital, no tardó mucho en ser punto de origen y destino de circula-

ciones Atocha - Getafe, antecedente remoto de los últimos trenes de cercanías, que circularon antes de la actual configuración de los mismos.

Aquellos trenes eran conocidos como tranvías y solo admitían pasajeros sin facturación de

equipajes. Excepcionalmente se permitía la facturación de leche, que dado su carácter de producto perecedero, era admitida en envíos que se realizaban directamente a Madrid.

Durante los años 40, especialmente los trenes correo de Toledo a Madrid, que paraban en

todas y cada una de las estaciones de la línea, eran utilizados para comprar grandes cantidades de productos, sobre todo alimenticios, en los pueblos de la comarca de La Sagra, introduciéndolos en Madrid sin los pagos locales de impuestos, produciéndose el famoso estraperlo. Los que lo hacían tenían ya compinches en la capital, situados a la entrada de

JOSE MARIA REAL PINGARRÓN

**GETAFE - DIRECTA, LA ESTACION CORTA**

la misma y en los puntos convenidos les lanzaban las mercancías por las ventanillas y las recogían para ser vendidas por ellos a altos precios en el mercado negro. Generalmente solían marcar los bultos con marcas convenidas y los solían lanzar antes de llegar al puente del Manzanares.

En 1.964 comenzarían los ferrobuses, cuyo depósito estaba en Madrid - Atocha, que sustitui-

rian a los conocidos como "Getafes" y resto de trenes convencionales con máquinas a vapor.

En el año 1.981 pasaron a ser los "Parlas" al empezar un servicio diario de 25 trenes a la por-

blación de Parla.

El 27 de Enero de 1.987 se abría el apeadero de Las Margaritas, en el P.K. 12,855 y el 28 de Mayo de 1.995 el apeadero del Sector 3.

La estación de Getafe fue soterrada en el año 2.001, pasando a ser Getafe - Centro, paso de

la línea C4 de Cercanías.

Tenemos escrito un bello relato de nuestro amigo Lamberto Sanz, sobre la estación de Getafe Badajoz, situado más o menos entre los años 50 y 60 , describiendo muy bien la estación y su actividad diaria.

Su titulo es: **La estación corta de Getafe.**

En otro relato, tan bueno como el anterior, su hermano Luis Antonio hace también una muy

buena descripción del barrio de la estación, se nota que el barrio dejó huella en ambos, convirtiéndolos en unos cronistas excepcionales del mismo. Su titulo: **El barrio de la estación de Getafe.**

No me pongáis en la tesitura de tener que elegir entre uno u otro, si uno es bueno el otro tam-

bien. Los dos hermanos escriben a cual mejor. Mi reconocimiento a ambos.

El 30 de Junio de 1.969 la estación de Madrid - Delicias suspendió totalmente el servicio de viajeros pasando todas las circulaciones de este tipo a Madrid - Atocha.

**12**

JOSE MARIA REAL PINGARRÓN

**GETAFE - DIRECTA, LA ESTACION CORTA**

El tramo de Parla a Ciudad Real fue cerrado el 11 de Enero de 1.988, desmantelando la línea para dar paso a la nueva red del AVE (Alta Velocidad Española). En el año 1992 fue inaugurada la línea del AVE Madrid - Sevilla, con paso y parada en Ciudad Real.

Cuando quedó instaurada la línea C4 de Cercanías, que llegaba hasta Parla, se creó, lo mismo que en Getafe, una nueva estación subterránea que está localizada en el centro antiguo de la ciudad.

Hoy día aún se puede ver, a las afueras de Parla, el camino que seguía la línea antigua del FFCC a Ciudad Real, ya desmantelada, sin raíles ni traviesas en las vías; aún se conservan los balastos y algunas señales, incluso los viejos postes de la primitiva línea telefónica de la red que Renfe tendió entre sus estaciones.

Hubo un ferroviario, Jefe de Estación por más señas, que tras 48 años y medio de servicio y de haber recorrido media España, primero soltero y después con su familia, le tocó vivir durante los 10 últimos años de su vida laboral en RENFE (de 1.979 a 1.989) todos los cambios, cierres de línea y nuevas circulaciones, que llevaron a que Getafe - Badajoz, sea lo que es hoy. Un periodo duro y laborioso.

Su nombre: Jose Maria Real Barbero, mi padre.

Permitidme que dedique este trabajo a su memoria y a la de tantos y tantos ferroviarios que prestan sus servicios a todos.

Getafe 25 de Febrero de 2.015

Jose Maria Real PINGARRÓN

**JOSE MARIA REAL PINGARRÓN**

**GETAFE - DIRECTA, LA ESTACION CORTA**

**13**

**JOSE MARIA REAL PINGARRÓN**













n







,



S