



LA ESTACIÓN CORTA DE GETAFE

<https://hablemosdegetafe.wordpress.com/2015/04/17/la-estacion-corta-de-getafe/>

LA ESTACIÓN CORTA DE GETAFE

📅 17 abril, 2015 👤 hablemosdegetafe

LA ESTACIÓN CORTA



La estación de ferrocarril de Getafe, llamada estación corta, nos quedaba a tiro de piedra, al otro lado de una finca de frutales, en la que tres o cuatro años más tarde se empezaría a construir el primero de los cuatro imponentes bloques de pisos, a los que al principio llamaríamos “las casas nuevas”, y luego una vez terminados,

“los pabellones”.

La estación era sencilla y coqueta, con su pequeña sala de espera y despacho de billetes, su cuarto de cristaleras ...

Trabajo completo: LA ESTACION CORTA DE GETAFE

LA ESTACIÓN CORTA DE GETAFE

La estación de ferrocarril de Getafe, llamada estación corta, nos quedaba a tiro de piedra, al otro lado de una finca de frutales, en la que tres o cuatro años más tarde se empezaría a construir el primero de los cuatro imponentes bloques de pisos, a los que al principio llamaríamos “las casas nuevas”, y luego una vez terminados, “los pabellones”.



La estación era sencilla y coqueta, con su pequeña sala de espera y despacho de billetes, su cuarto de cristaleras con grandes palancas para el cambio de vías, su campana de bronce de agudo tañido y una gran placa ovalada, de color verde, en la que se indicaba que estábamos a 655,5 metros de altitud, sobre el nivel medio del mar Mediterráneo en Alicante. Por encima de la placa un gran reloj, marca Girod, con carcasa en color verde, marcaba las horas sobre dos esferas blancas, de números romanos. Bajo la placa, un banco con patas y estructura de hierro forjado, también verdes, y unas gruesas tablas redondeadas, de madera, por respaldo y asiento.

Tenía cuatro vías de operación y una más como vía muerta. Era el final de trayecto de los trenes de viajeros que, durante varias veces al día, hacían el recorrido Madrid Getafe y viceversa; también era parada obligada de dos importantes convoyes: uno que hacía dos veces al día el recorrido Madrid Toledo, ida y vuelta, y otro el que iba a Badajoz y que no regresaba hasta el día siguiente. Entre las vías segunda y tercera, unas enormes moreras eran mudos testigos de la subida y bajada de viajeros.

Los trenes de mercancías eran de paso y de parada habituales; la mayoría de las veces cargados con bloques de carbón de piedra, algunas con grandes trozos de corcho procedentes de los alcornocales de Extremadura, y otras cargados con los más diversos materiales. En algunas ocasiones, los vagones de mercancías, transportaban grupos de jóvenes soldados custodiados por suboficiales, a los que trasladaban de un lugar a otro de la península, para hacer maniobras, o bien para incorporarles a los cuarteles donde tenían que prestar el servicio militar obligatorio, tras el periodo de instrucción. En otras transportaban ganado, principalmente cerdos y corderos, que iban metidos en vagones cerrados con unos ventanucos enrejados en la parte inferior, a modo de respiraderos; las vacas y algún toro eran menos frecuentes, en estos desplazamientos ferroviarios.

La pequeña sala de espera y despacho de billetes, el espacioso andén enlosado, el aljibe de agua potable, las puertas batientes de gruesos tubos de hierro que daban paso al muelle de carga y descarga, al igual que el amplio tendido de cables de acero para efectuar los cambios de vía, así como los vagones de los diversos trenes, eran lugares habituales de juego para la nutrida chiquillería, que vivíamos en los alrededores y que frecuentábamos casi a diario las instalaciones de la estación.

Al guarda de seguridad, que con su uniforme y su gorra de plato de color marrón paseaba constantemente por la estación, vigilando los trenes y las instalaciones, le llamábamos “el escopetero”, por ir

armado con una escopeta. En realidad se trataba de un rifle de repetición, con cañones superpuestos, marca Winchester, cargado con dos balas de sal, que en alguna ocasión se vio obligado a usar, ante algún amigo de lo ajeno, disparándole al culo. Este buen hombre era el “eterno enemigo”, a esquivar por toda la gente menuda, aunque en honor a la verdad, las más de las veces, hacía la vista gorda y a los niños nos permitía trastear y jugar por la estación, sus instalaciones y alrededores; hasta ciertos límites prudenciales, claro está.

El tren, que hacía varias veces el trayecto diario de Madrid a Getafe, estaba compuesto por tres vagones de viajeros de tercera clase, cuyos bancos a ambos lados del pasillo central estaban formados por largas tiras de madera barnizada, y que eran arrastrados por una pequeña locomotora de vapor. La máquina era conocida como “la cafetera”, por su forma y los vagones “las jardineras”, por las barandillas que tenían en sus dos extremos. Esta máquina tenía dos ejes delanteros de ruedas pequeñas y otros dos ejes traseros motrices, de ruedas bastante mayores y que unida a un tender, que servía a la vez de carbonera y de depósito del agua, era manejada por dos expertos especialistas: un maquinista y un fogonero.

Tanto la locomotora como el tender, con placas y tuberías de metal reluciente, eran tan negros como el mismísimo carbón que transportaban y que consumían. Los rostros, manos y brazos, tanto del maquinista como del fogonero, estaban siempre tan tiznados de negro, que casi daban susto. O tal vez risa. La verdad es que eran un cuadro.

El maquinista tenía que invertir el sentido de dirección de la locomotora, de atrás hacia adelante, mediante una maniobra con cambio de vías. Algunas veces transvasaban el agua potable, que traían desde Madrid, de la máquina a un aljibe que había junto al muelle, donde las familias de los ferroviarios tomaban el agua potable del Lozoya, mediante el manejo de una bomba aspirante-impelente,

una vez solicitada la llave de la trampilla, que daba acceso a la palanca de la bomba, al jefe de estación.

Cuando la máquina estaba situada en posición norte, o sea mirando hacia Madrid, el fogonero efectuaba una sangría de carbones incandescentes mezclados con escorias, restos de la combustión en la caldera, a la vez que daba agua a las mujeres que se acercaban con los cubos de cinc. Era una labor solidaria en tiempos difíciles. Y en el momento en que el tren se marchaba, las mujeres y chavales acudían a los rescoldos dejados entre las vías y, enfriándolos con un poco de agua, separaban con destreza las escorias humeantes de los pedazos de carbón incandescente, para llevarlos a sus casas, con el fin de aprovechar en sus humildes cocinas el escaso tiempo de combustión que aún les quedaba. Alguna que otra discusión sin graves incidentes, se podía provocar. Pero todo se quedaba en cuatro voces y sólo saltaban algunas chispas.

Lamberto Sanz Esteras.

De mis "Memorias y Recuerdos".

Relato para el Taller HABLEMOS DE GETAFE 26/02/2012