

d/ 579  $\frac{1}{1}$

1858

Estaciones.

Rectificación de la Estacion de Getafe

1857 febrero 1  
1858 mayo 4



9

Memoria y proposiciones que el Ayuntamiento de Solapa acompaña a  
en el plano de la tracción de la línea del ferrocarril de Aranjuez a la S.  
Indicaciones del Pueblo.

Cuando se proyectó y aun cuando se construía el camino  
de Madrid a Aranjuez, como parte de la línea general  
de la Costa a la Costa del Mediterraneo, no se conocían aun con entera  
los inmediatos efectos que produciría en las arraigadas industrias y aun  
en las praueraciones de los pueblos cuyo territorio debía atravesar.

En aquella época, con la falta de noticias exactas de las circunstancias  
locales, elementos de vida y riqueza que encierra la Villa de Solapa, pudo  
ser la causa de no haber hecho pasar por ella el citado ferrocarril. Siendo  
mucho que no puede emprender esta falta, pues en verdad, se carece de  
una Estadística Pericial de todos los Pueblos de España, o sea el conoci-  
miento exacto de los productos naturales e industriales de cada pueblo,  
lo cual es causa de la imposibilidad en que se halla el Gobierno para resolver  
con garantía y acierto, toda duda sobre la dirección mas conveniente de  
muchas líneas de caminos de hierro, así como las graves cuestiones que  
aride y se suscitan y sostienen sobre el establecimiento de grandes  
líneas de la misma clase.

Solo por las indicadas causas, pues, se explica tal del error cometido  
en no haber hecho pasar por Solapa el ferrocarril de que se trata, puesto que  
las circunstancias topográficas y naturales del terreno que para ello debía  
atravesar, son de las mas favorables que se encuentran en toda la zona  
que recorre el camino desde Madrid a Aranjuez y cuando su construcción  
no exigía otra alguna de gran consideración, y cuando el tra-  
yecto por Solapa, no aumentaría mas de un minuto de tiempo al que  
se emplea en recorrer el actual camino desde Madrid a Aranjuez,  
y por consiguiente hasta el Mediterraneo. Ningun motivo aparece pues,  
que haga ni aun indiferente a los intereses de la empresa, ni a los del  
publico, el paso de la línea por Solapa, respecto de lo que hoy ocurre  
dentro del territorio del mismo Pueblo.

Por tan poderosas razones el Ayuntamiento de esta Villa en virtud

plurimato de sus misional de procurar el bienestar y prosperidad de sus  
 administrados, me debe hacer — — — presentar a quien corres-  
 ponda, el estar citada y formada — — — de corregirle un proyecto  
 de servicio publico y muy mala — — — de la empresa del ferro  
 Camil de que se trata, por mas que para contribuir a ello, tenga que  
 hacer la citada Villa grandes sacrificios pecuniarios.

A este proposito, he hecho estudios ultimando bajo el punto de vista facultativo  
 y reunies con la posible exactitud los datos estadisticos del movimiento personal y  
 mercantil que por consecuencia ha de aumentarse progresivamente en el camino de  
 nuevo que tengo pensado haga pasar a este por la Villa del Pueblo, indicando una modi-  
 ficacion de la linea actual sin salir del termino Municipal del mismo Pueblo.

La empresa mencionada, al efecto necesaria, debe empezar en el punto de  
 la ciudad en que se halla situada, el punto kilométrico numero 15 siguiendo  
 luego en direccion recta hacia el pueblo, formando a la inmediacion de  
 este una curva de 1,500 metros de radio, y cuya tangencia superior corte del  
 actual camino por la linea del punto a la situacion 11,000 pies y volviendo a  
 empalmarse en el punto kilométrico numero 16.

La longitud de este nuevo tramo, en pendientes similares seria de 5,700 me-  
 tros, y por consiguiente, la diferencia entre este y la distancia que media  
 entre los indicados puntos kilométricos numero 15 y 16 sera de 700 metros, y  
 diferencia en longitud, q. representa con aumento de un minuto de tiempo  
 próximamente, en toda la linea hasta el termino p.

El costo de la nueva via puede considerarse dividido en dos partes. La 1.<sup>a</sup> re-  
 lativa a los obras de movimiento de tierras hasta dejar terminada la regla  
 general; y la 2.<sup>a</sup> las de balastaje, traviesas y obras de finis.

Como el Ayuntamiento de Estapa se ofrece a ejecutar de cuenta del Pu-  
 eblo la primera o sean las necesarias hasta dejar terminada la regla  
 de la via y ademas la nueva situacion, nos presentamos oportunamente  
 de las segundas, para demostrar los ventajas que se conseguirán repara-  
 ra la empresa.

He aqui con arreglo a precios corrientes y buena construccion el primer  
 parte que se nos ha facilitado.

Por 5,700 metros lineales de balastaje a 60 centavos	342.00
Por 5,700 metros de traviesas de madera de buena	
a 17 centavos	96.900
	<hr/> 338.900



Suma anterior ..... 131.500.

Por 5.700 metros de vía de Hierro, en barras de p  
la misma dimensión y forma, que las del p  
tro de la vía que había de suprimirse a 88<sup>o</sup> metros ..... 508.600.

Por los agujeros y clavos en toda la vía a 19 ma  
la metro ..... 108.300.

Por el asento y aniego de la vía a 3 m de p  
metro lineal ..... 17.500.

..... 758.500.

Más como se suponga prudentemente  
que el material procedente del trozo de p  
vía que se abandona podrá utilizarse y que  
esta guarda de su valor el beneficio natural que p  
debeir ..... 399.000.

Del donde se infiere que las expresada s  
deas vendidas a entar a la Empresa ..... 359.500.

Ahora bien, un solo dato que vamos a conseguir y cuya exactitud  
pueda comprarse en cualquier tiempo, bastará para demostrar  
la inmediata utilidad, que se seguirá de la obra de que se trata, de  
portará la empresa.

En Salaf se mantienen dos coches diligencias de cuatro caballos ca  
da uno, que hacen constantemente el servicio de tracción de viaje  
ros desde Salaf a Madrid. Calculando por término medio, recorriendo  
bajo que entre los dos andenes y retornan 25 viajes al día, al costo  
de 8<sup>o</sup> cada uno ida y vuelta, resulta que los gastos de los expresados  
coches diligencias ascendan 73.000<sup>o</sup> anuales. Capitalizade este rendimiento  
al cinco por ciento, ascenderá a 1.460.000<sup>o</sup> y su mas el triple de lo que  
necesaria a la empresa la ejecución de la obra.

Comienza tener presente que cuando hay exceso de viajeros,  
o falta de asientos en los expresados coches, aquellos hacen su viaje  
a Madrid en caballerías o de otro modo, sin cobrar muchas veces  
del camino de Hierro, un tanto a la inmensidad de tanto en incursos,

comis un suano, causa la traccion desde el punto a la Estacion actual de  
Jerro-Camilo. Sin embargo, como en ... casos previos se usa el viaje  
por este subvicio, tomara una ... Atencion, referida de los billetes  
que se expiden a personas que ... desde de Setafe, y se viera  
en consecuencia del considerable aumento de viajeros que recorrian  
el camino de Nuevo Mundo Setafe a Madrid y vice versa, tan pronto co  
mo se ejecutara la modificacion propuesta.

Segun tambien previene que la Villa de Setafe tiene dos para  
quis, un Hospital, gran Colegio de Nuevas Pias, en el cual se  
hallan hoy provisoriamente diez alumnos militares, cuyas familias  
casi todas residen en Madrid, y que misma  
una poblacion de ... 3.700 habit.

La cabera de partido judicial de 28 pueblos  
agregados, entre los que se encuentran. Segun  
nos, distante media legua corta de Setafe,  
que entre otros establecimientos, posee un  
gran Cuartel de Infanteria, una casa  
de locos, y un hospicio; Montabana, Huel  
manes, Girona, Santa, Moraleja de la  
dio y la Alayor que representan una po  
blacion de ... 3.400 habit.

Por consiguiente, un total de 12.500 habitantes  
para los cuales la nueva linea del ferro-camilo, vendria a ser  
una comunicacion facil, o mas bien indispensable, por cuanto  
no distan de Setafe de 2 a 3 kilometros y caren todos estos pue  
blos de camino ordinario para la corte, y que los caminos natu  
rales se ponen a veces intrasmitables, y todo pronto para su traccion  
a Madrid.

El menor inconveniente que se puede temer del mismo  
esto personal el perjudicio aumento de viajeros que tendrian en  
una sucesion cualquiera, tan luego como esta misma se establece  
un camino de hierro. Los que tienen conocimiento de lo que en tales  
casos sucede, saben que muchas veces este aumento crea una propo  
cion de uno a trescientos.

La carretera de Toledo a Madrid atraviesa por el mismo puen  
to de Setafe y hay ya empresas de Diligencias que hacen linea



mentos el servicio entre ambas capitales, una de ellas conduciendo la correspondencia pública.

Con este motivo debe inferirse que los riegos que por la carretera se dirijan a Madrid ingresaran en el camino del nuevo canal que se abra en Setef.

Restan pues los datos indicados, aunque relativos únicamente al movimiento personal, para demostrar sobrada y fehacientemente la grande e inmediata ventaja que reportaría la apertura del camino de hierro, si se realizara tal sencilla y oportuna modificación que se propone.

Sin embargo vale la pena de tener en consideración el aumento de movimiento mercantil que experimentara el fero canal entre Setef y Madrid en el caso propuesto, consiguiendo únicamente 150,000 productos, equitativa que aquel pueblo exporta para la corte. El que en defecto los datos que en la posible exactitud presenta el Ayuntamiento de Setef.

<u>Frutos que produce.</u>	<u>Cantidad que cosecha</u>	<u>Cantidad que consume.</u>	<u>Cantidad en @ de Setef y Madrid.</u>
Cebada.....	60.000.	30.000.	30.000.
Trigo.....	20.000.	30.000.	"
Garbanos....	8.000.	3.000.	5.000.
Habas.....	500.	100.	400.
Paja de Cebada..	150.000. @	"	150.000.
Trigo de Setef...	100.000.	50.000.	50.000.
<u>Total en @...</u>			<u>325.400.</u>

Nota que mere incluye en Setef el número de carros y caballerías de la localidad de Villanueva de la Torre que se conducen desde Setef a Madrid.

Atendiendo también simultáneamente por la carretera de Toledo y por consiguiente por Setef con Villanueva de Madrid de 100 a 150 carros,

Torpedos.

Importa tambien tener presente que situada la  
estacion propuesta, la estacion del camino de hierro,  
estara situada, no en un lugar, en un despoblado, sino en un  
pueblo considerable, con lo cual los empleados y cualesquiera viajeros,  
encontraran inmediato auxilio, en su caso, por tener Tetap un ma-  
dico, un alcaide y un hospital, siendo protegidos inmediatamente por  
la autoridad local en cualquiera ataque contra las personas y los  
edificios si se intentare.

La estacion situada en el pueblo, segun se propone, reportaria  
demas la ventaja notable de que los viajeros que en ella se agencien  
encontrarian alojamiento para ellos, sus caballeros y carruajes,  
cuya comodidad les haria viajar por el camino del hierro.

Conviene ademas citar las primitivas ventajas que con respecto al pro-  
yecto reportara la ejecucion de la modificacion propuesta. En im-  
pugnando que en tanto que las aguas de Pinto, y de las que por falta de  
otras, se han usado para el servicio de las maquinas de Chaparral, son notable-  
mente inconvenientes en sus efectos o aplicaciones. Tetap, merced a los  
esfuerzos y grandes gastos, ha conseguido en estos ultimos años, restiplicar  
sus aguas potables mejoradas en calidad, en terminos que siguen de recibir  
con abundancia a su antigua fuente, ha establecido otras dos nuevas, y pro-  
yecta el establecimiento de otras tres, en la misma nueva estacion, que ha  
de contribuir a variar la actual via, con la abundancia de aguas neces-  
arias a servir todas las maquinas.

En vista de los datos y razones que el Ayuntamiento de Tetap deja  
expuestas, cree que la mejora del ferrocarril puede conseguirse  
la variacion que se propone con gran ventaja, y por lo tanto, for-  
mula su proposicion del modo siguiente.

Hecha que sea por el Pueblo, segun se haya hecho la replantacion  
de la via, y ademas la nueva estacion, todo queda a la honra el  
establecimiento de la nueva linea cuyo importe es de 359.100 Ptas.

El interes de esta cantidad al 4 por ciento anual asciende  
a 24.967 Ptas.



Alora bien; quien podria negar que con las ventajas referidas se recibira  
la Empresa un beneficio anual suficiente para cubrir el indicado  
y su quinto interes de 24.867 \$ 100/100?

Eso no tiene duda alguna, mas aun a la vista de personas tan ilustra-  
das en la materia como los representantes de la Empresa.

Sin embargo, si apesar de todas las garantias y seguri-  
dades que ofrece la nueva explotacion, quedara alguna duda  
sobre el particular el Ayuntamiento de Getafe se ofrece a todas las  
eventualidades, y por lo tanto propone.

Quel tomara el termino medio de los billetes emitidos annualmente en la explotacion actual asciende a	50.000.
Y unida esta cantidad a los	24.867.
intereses de interes anual; el resultado aparece en sumas <u>diez años</u> , el importe de ambas cantidades	<u>74.867.</u>
se suman que suman	<u>74.867.</u>

No puede negarse que la Municipalidad de Getafe dar una prueba  
mas valiente de su buena fe y del convencimiento q. tiene de que la Empresa del  
Noro-Oeste saldra ventajosa de la transaccion que se propone. Getafe 11 de  
Febrero de 1857.

Salustiano Pereira  
Manuel Alarnez  
Juan Gutierrez Lara

Ramón Henríquez  
Juliano Arribera  
Salgado  
Pedro Vaguer

Manuel Gutierrez, Cipriano Alarnez  
Fco. Vaguer





3

Excel. Señor

Tengo el honor de remitir a mano de V. E. adjunta la memoria formada por esta Municipalidad sobre la conveniencia de modificar la vía férrea del Abadengo en el trayecto de este término Municipal en la forma que aparece del plano que igualmente se acompaña con la solicitud de parte de esta Municipal de que V. E. y los muy dignos Señores del Consejo de Administración se sirvan acordar la reforma del modo que se propone.

El proyecto como la ilustración de V. E. conoce, está reducido a aumentar los productos de la empresa aproximando la vía a la población con el de ser y único interés de parte de esta localidad de tener una inmediata por su consiguiente beneficio.

El costo de las obras según esta memoria resulta no ser oneroso para la Empresa garantizando como garantía este Ayuntamiento el pago de un 11% p/o del Capital que invierte y la Municipalidad compromete sus fondos, sin otro interés que el que se obtiene por el beneficio en la ad-

quisición del terreno, en la explotación de  
la vía, en el edificio de una Manual Estación  
y de una Fuente pública en aguas dulces  
contigua a la misma que todo sea por  
su cuenta, cuyo resultado ha de ser tripli-  
car la empresa verdaderamente en el au-  
mento enriquecimiento del mayor movimiento  
personal y mercantil.

El presente es el proyecto en nombre  
de la Corporación Municipal, en el que se  
hacen delagar al P. E. a todos los señores  
consideración con los muy dignos señores del  
Consejo de Administración que V. E. preside y acordar  
la aceptación en la forma que se propone.

Días diez de P. E. m. d. a.  
Ciudad de Madrid de 1857.

El Alcalde (Presidente)

Anastasio Cifuentes

Por acuerdo del Ayuntamiento  
El Secretario

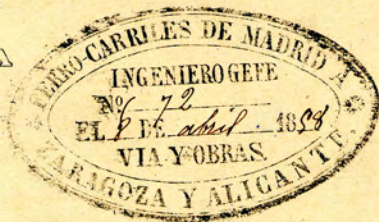
Jos. Ordoñez

Señor Sr. Presidente de la Compañía de Ferro-Carriles de Madrid  
a Aranjuez y a Alicante.

FERRO-CARRILES  
DE  
MADRID A ZARAGOZA  
Y Á ALICANTE.

DIRECCION.

N.º 198.



Mon cher camarade,

J'ai l'honneur de vous adresser à titre de  
requisirum pour l'étude à faire en avant  
de Gitafe, les plans que l'ayuntamiento vous  
a communiqués; il est bien entendu que si  
vous faites une station en combe, il sera nécessaire  
de l'arranger pour que le rayon soit de 2500  
à 3000 mètres.

Meuz, Mon cher camarade. Le travail  
affera de sa compléation de l'ouvrage

7 avril 58.



Compañía de los ferro-carviles  
de Madrid a Zaragoza y a Alicante.

---

Ferrocarril de Madrid a Alicante.

---

1ª Sección.

---

Rectificación de Getafe.

---

Estimación.

---

4 ma 1858

M. S. S. S.

Designación	Precio	Cantidad	Gastos	
			Particulares	Por Sección
<u>1ª Sección</u>				
<u>Adquisición de terrenos</u>				
Áreas de terreno para el sitio del camino y desviación	48.32	1351.00	65280.32	
Total para la 1ª Sección				65280.32
<u>2ª Sección</u>				
<u>Esplanaciones</u>				
Metros cúbicos de desmontes para la vía	2.º	43427.97	86855.84	
Id. de terraplenes para Id.	2.º	112342.52	224685.04	
Id. de desmontes para desviaciones	2.º	16032.60	32065.20	
Id. de terraplenes para Id.	2.º	7338.15	14676.30	
Total para la 2ª Sección				358282.38
<u>3ª Sección</u>				
<u>Obras de fábrica</u>				
Metros cúbicos de mampostería de hormigón	80.º	88.30	7064.00	
Id. Id. de ladrilla	160.º	208.59	33374.40	
Metros cuadrados de cemento para capa	15.º	231.64	3474.60	
				43913.00
Casillas de guardia	8000.º	2.	16000.00	
Pasajes de nivel	2000.º	4.	8000.00	
Metros cúbicos de balast	10.º	94488.54	944885.10	
Edificio de la estación (sirviéndose de los materiales de la estación actual)	50000.º	1	50000.00	
Total para la 3ª Sección				168485.10
Esto no comprende el gasto para transporte y asiento de vía y traviesas.				
Total General				635961.20