

El Ferrocarril de Madrid a Almorox

De pequeña línea rural a moderna línea de cercanías Madrid-Móstoles

César Mohedas García



El Ferrocarril de Madrid a Almorox

De pequeña línea rural a moderna línea de cercanías Madrid-Móstoles



César Mohedas García

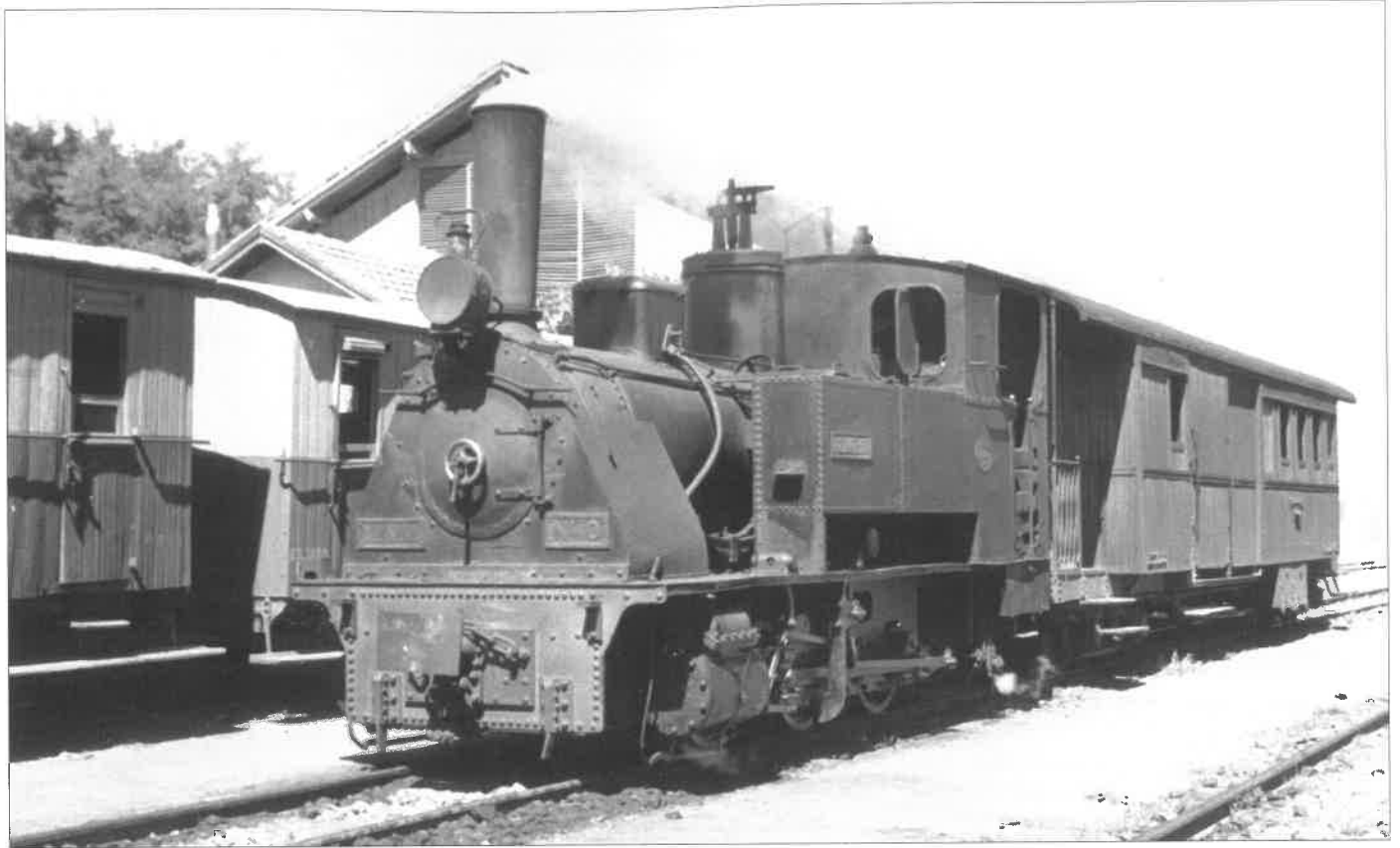
A LA BIBLIOTECA Y ARCHIVO FERROVIARIO DE
LA FFE CON TODO CARINO Y POR QUE
SIGAN CON SU ESTUPEFACENTE LABOR DE PRESERVACION
DOCUMENTAL 19-11-2024

A handwritten signature in black ink, consisting of several loops and a long horizontal stroke.

ÍNDICE

ÍNDICE	3
INTRODUCCIÓN	5
EL FERROCARRIL DE MADRID A VILLA DEL PRADO Y ALMOROX	7
a) <i>Madrid a Navacarnero</i>	7
b) <i>Navacarnero a Villa del Prado</i>	10
c) <i>Villa del Prado a Almorox</i>	13
CARACTERÍSTICAS TÉCNICAS E INSTALACIONES	18
Las Locomotoras	29
<i>Locomotoras Krauss 1-5 y 9-10</i>	29
<i>Locomotoras Couillet Ex Durango-Zumárraga 6-8</i>	31
<i>Locomotora Couillet 11</i>	31
<i>El material remolcado</i>	35
EFE-FEVE LÍNEA MADRID-ALMOROX	37
Las locomotoras y automotores	41
<i>Locomotoras Ex Vasco Navarro 1 y 5</i>	41
<i>Locomotoras MTM Ex Vasco Navarro 13-15</i>	41
<i>Otras Locomotoras de vapor</i>	42
<i>Locomotora Creusot 1157</i>	43
<i>Locomotoras Batignolles 1204 y 1208</i>	43
<i>Automotores Ferrostaal 2012, 2020, 2027 y 2028</i>	49
<i>Automotores Billard 2120 y 2144 y remolque 5115</i>	52
<i>Automotores MAN 2201-2202</i>	53
<i>Autovía Zaragoza AG-1</i>	54
<i>Otros automotores</i>	55
El material remolcado EFE-FEVE	56
FEVE FERROCARRIL MADRID-MÓSTOLES	57
RENFE FERROCARRIL MADRID-MÓSTOLES	67
<i>Tramo Aluche-Laguna</i>	76
<i>El Plan de Cercanías de Madrid</i>	77
<i>Tramo Laguna-Embajadores</i>	78
<i>Tramo Embajadores-Atocha</i>	79
Unidades de tren eléctricas	83
<i>Unidades Eléctricas serie 441</i>	84
<i>Unidades Eléctricas serie 440</i>	87
<i>Unidades Eléctricas serie 446</i>	90
Otros Vehículos	94
BIBLIOGRAFÍA	96

4 | EL FERROCARRIL DE MADRID A ALMOROX De pequeña línea rural, a moderna línea de cercanías, Madrid-Mostoles.



Locomotora 10 "ALMOROX" (Krauss 6703/1913) en la estación de Madrid. Foto JBC



Automotor Billard en el puente giratorio de la estación de Madrid. Foto Luis Fernando Díaz Pérez.

INTRODUCCIÓN

La céntrica situación de Madrid, capital del reino, y sus necesidades como corte hicieron que proliferasen numerosas solicitudes para el establecimiento de líneas de ferrocarriles, siendo la idea que presidía en todas ellas la de darle una salida al mar. Así, el primer ferrocarril madrileño se inauguró el 9 de febrero de 1851 entre Madrid y Aranjuez, como primer paso de una línea que finalizase en el puerto de Alicante, a la vez que acercaba a la capital la zona con la más rica huerta de la provincia, que la abastecía de frutas y hortalizas.

En los años siguientes se tendieron otras líneas que comunicaban la capital con otros puertos y zonas del país y con los países vecinos de Francia y Portugal, quedando de esta forma asegurado su abastecimiento.

Pese a ello, existían en la misma provincia de Madrid zonas con una gran riqueza agrícola, ganadera, de materiales de construcción, etc., a la que no se podía dar salida ante el muy deficiente estado de los caminos y las, entonces, prácticamente inexistentes carreteras.

Una de ellas era la zona oeste, no afectada por las compañías de los ferrocarriles del Norte y M.C.P., donde se encontraban las fértiles vegas de los ríos Guadarrama, Alberche y Tiétar, situadas en torno a los pueblos de Navalcarnero y San Martín de Valdeiglesias.

Por ello, en esta zona se proyectaron y construyeron varias líneas secundarias de vía estrecha pues, ante el poco tráfico que podía esperarse en ellas, la construcción de ferrocarriles de vía normal resultaba demasiado costosa.



Vista de la estación cabecera de la línea en Madrid. Bajo la marquesina podemos observar a un automotor Ferrostaal.



Locomotora Creusot 1157 en la estación de Guadarrama.

EL FERROCARRIL DE MADRID A VILLA DEL PRADO Y ALMOROX

Este ferrocarril de vía métrica tenía por objeto facilitar el acceso a Madrid de los abastecimientos agrícolas de los valles de los ríos Guadarrama y Alberche. Dichos abastecimientos se realizaban hasta entonces en pesados carromatos de dos grandes ruedas, tirados por mulas, que llegaban en hileras constantes hasta los mercados madrileños.

El capital procedió de Bélgica, cuyos hombres de empresa, en el último tercio del siglo XIX, se interesaban en crear líneas secundarias en diversos países animados, sobre todo, por el éxito que esta clase de ferrocarriles había obtenido en dicho país.

El 5 de junio de 1889, ante el notario de Madrid Juan Zozaya y Pantiga, constituirían la *Compañía del Ferrocarril de Madrid a Villa del Prado*, entidad que obtuvo, bien directamente, bien por transferencia, las concesiones de los diferentes tramos de la línea.

a) Madrid a Navalcarnero.

Por ley de 9 de marzo de 1883, se autorizó a Ángel Velao Hernández, vecino de Madrid, para construir y explotar un ferrocarril, sin subvención del Estado, que partiendo de la capital y pasando por las inmediaciones del campamento militar de Carabanchel y Villaviciosa de Odón, terminase en el pueblo de Navalcarnero, teniendo como base el correspondiente proyecto, realizado el 31 de agosto de 1882 por el ingeniero Fernando María de Castro y aprobado por R.O. de 22 de junio de 1883.

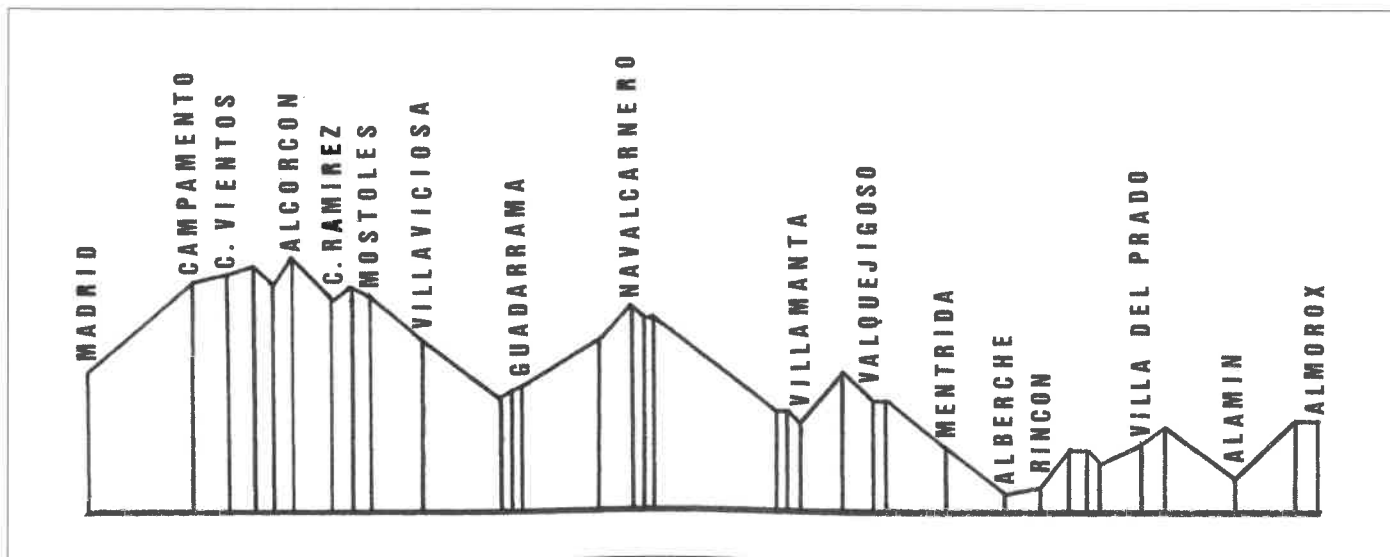
Finalmente, la concesión de este tramo fue otorgada a Velao por R.O. del Ministerio de Fomento de 31 de julio de 1883 (Gaceta del 7 de enero de 1884), por 99 años, con sujeción a la Ley Gene-

ral de Ferrocarriles de 23 de noviembre de 1877 y al pliego de condiciones particulares aprobado por R.O. de 22 de junio de 1883 y aceptado el 5 de julio siguiente.

Sin embargo, el incumplimiento del artículo 41 del pliego de condiciones, por el que se le obligaba al concesionario a ingresar en el plazo de 15 días en la Caja General de Depósitos, una fianza de 88.964 pesetas, pudo suponer la caducidad de concesión, pero tras varias gestiones, por ley de 30 de mayo de 1885, se consiguió del Gobierno, no solo evitar dicha caducidad de la concesión, sino también una prórroga de tres años para terminar las obras, y una autorización para variar el trazado primitivo con el fin de mejorarlo, sobre todo en el paso del Río Guadarrama, y servir además a los pueblos de Alcorcón y Móstoles, ya que, por otra parte, el pueblo de Villaviciosa de Odón, iba a ser atendido por el ferrocarril de Madrid a San Martín de Valdeiglesias, concedido en 1885., variante que se ejecutaría con arreglo al proyecto fechado el 20 de enero de 1887, y aprobado por R.O. de 10 de agosto siguiente.

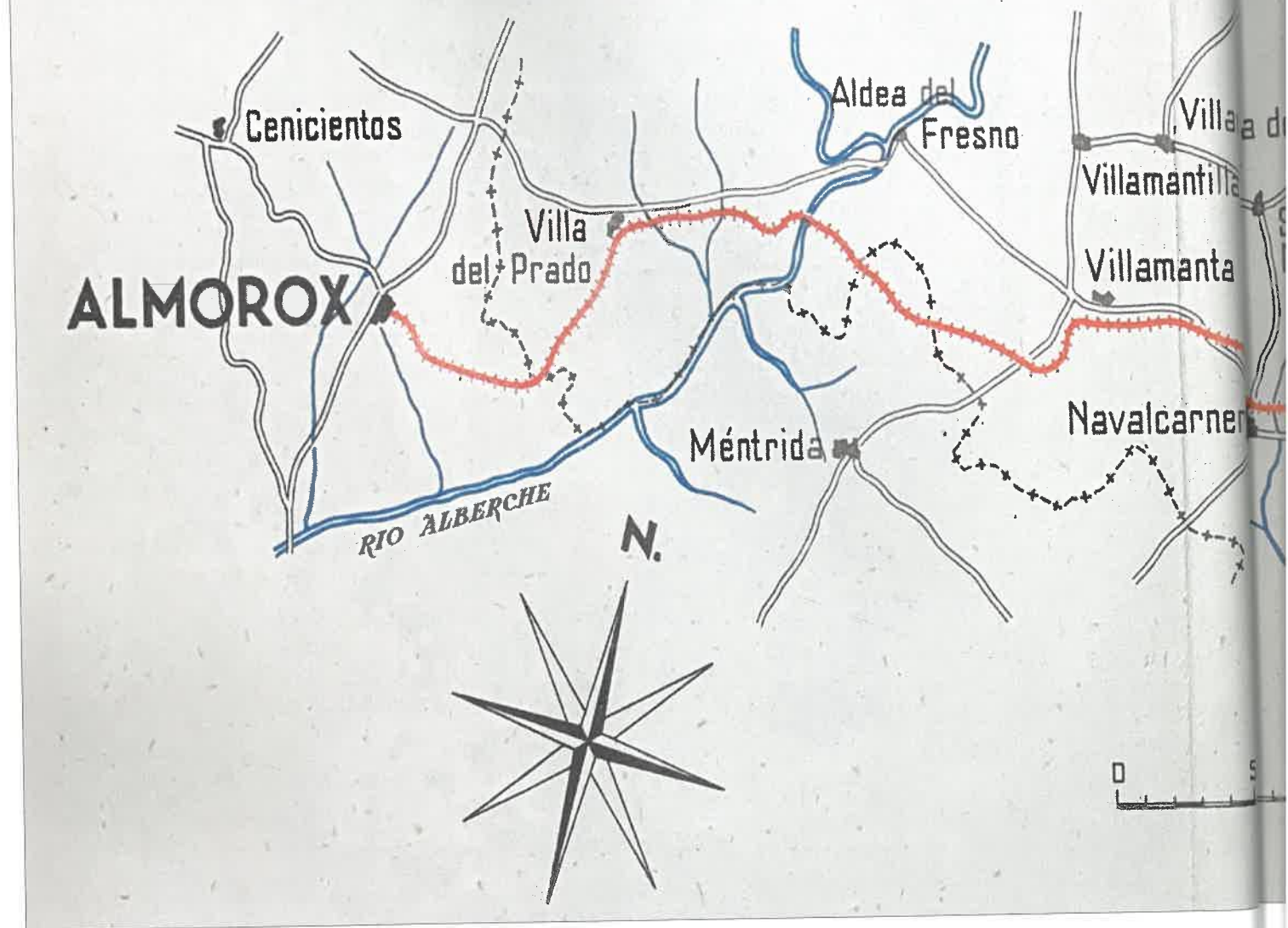
Dos años después, 1885, Velao, cedió por escritura a los Sres. Roesset, contratistas de la construcción, la concesión y la subvención proporcionada por los pueblos que habría de atravesar la línea y por la Diputación Provincial, los cuales decidieron realizar los trabajos de replanteo, expropiaciones y variación del trazado, para iniciar las obras en octubre del mismo año.

Es en este momento cuando se acuerda la constitución de la Compañía del Ferrocarril de Madrid a Villa del Prado, realizada, como ya hemos dicho, por escritura de 6 de junio de 1889. El capital social de la compañía quedó fijado en 4.500.000 pe-



Perfil Longitudinal Madrid-Almorox.

MADRID A ALMOROX

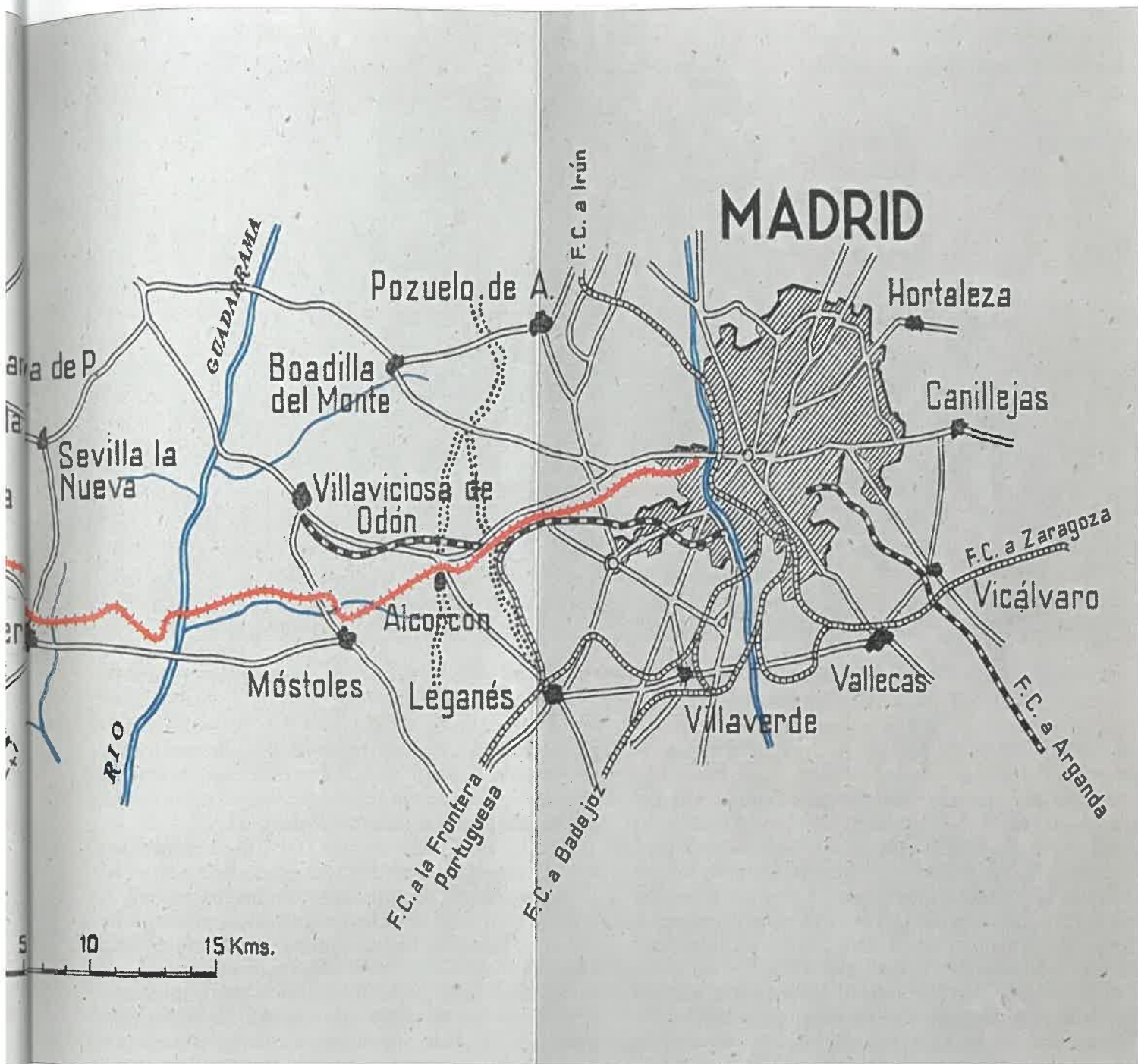


setas, dividido en 45.000 acciones de 100 pesetas cada una.

Seguidamente, el día 15 de enero de 1890, Ángel Velao y Santiago Rodero, representantes de los concesionarios y de la Compañía del Ferrocarril de Madrid a Villa del Prado respectivamente, elevaron al Ministerio de Fomento una instancia solicitando que se autorizase la transferencia hecha por el concesionario a la mencionada compañía, mediante escritura pública otorgada ante el notario de Madrid, Juan Zozaya y Pantiga, transferen-

cia que fue autorizada por R.O. de 30 de marzo de 1890.

Las obras no se debieron de realizar según lo previsto, pues el 4 de abril de 1889 se concedió una nueva prórroga ampliando en dos años más el plazo de tres años acordado el 30 de mayo de 1885, plazo que fue ampliado nuevamente hasta el 1 de agosto de 1891 por ley de 16 de julio del mismo año, ampliación que se realizó con el fin de legalizar la situación de la compañía concesionaria respecto a la época de terminación de las obras.



Una vez finalizada la construcción de la línea Madrid-Navalcarnero, la Compañía del Ferrocarril de Madrid a Villa del Prado solicita, el 24 de marzo de 1891, autorización para abrirla al servicio público, autorización que le es concedida una vez realizado el reconocimiento con resultado satisfactorio los días 17 y 18 de abril, siendo inaugurada el día 15 de julio del mismo año.

Empezaba la línea en el eje del edificio de viajeros de la estación de Madrid, pasaba por la estación del Campamento militar de los Cara-

Mapa de la línea. Memoria EFE 1943.

bancheles, el apeadero de Alcorcón, la estación de Móstoles y terminaba en el eje del edificio de viajeros de la estación de Navalcarnero, a una distancia del origen de 31.532,70 m.

La estación terminal en Madrid estaba situada en la orilla derecha del Manzanares y próxima al puente de Segovia, entre la carretera de Extremadura y el camino de San Isidro, en la



Rotonda del depósito de máquinas en Madrid. Se puede observar a la derecha la máquina 31 procedente del Málaga-Fuengirola, original del Tudela-Tarazona.

llamada Quinta de Goya, de la que tomaba el nombre.

Dicha finca, situada en un montículo cerca del antiguo camino de Alcorcón, hoy Paseo de Extremadura, entre las actuales calles de Caramuel, Juan Tornero, Baena y Doña Mencía, había sido adquirida por el pintor aragonés en 1819 y allí se trasladó a vivir tras enviudar, estando magníficamente decorada por él. A su muerte pasó a su hijo, hasta que a la muerte de éste en 1852, fue subastada y adquirida por Segundo Colmenares, conde de Polentinos, quien la volvió a vender en 1863, junto con otros solares cercanos, al belga Rodolphe Commot. Diez años más tarde, en 1873, la compro el Barón Emil d'Erlanger, quien la conservó hasta su muerte en 1911. Finalmente, dos años más tarde, la casa y el resto de los solares fueron vendidos por sus descendientes, siendo derribada la Quinta hacia 1913. Las pinturas se salvaron gracias a que el barón las reparó y las donó al museo del Prado, tras ofrecer su compra a los gobiernos de Francia, Alemania y España.

Al ser la más importante de la línea, la estación de Madrid contaba con un doble edificio de viajeros, de una sola planta, de fábrica de ladrillo y cubierta de teja, con una marquesina metálica cu-

briendo las vías, al estilo de las grandes estaciones de viajeros.

b) Navalcarnero a Villa del Prado.

Por ley de 23 de mayo de 1889, fue autorizado el Gobierno para conceder a Eugenio Roeset y Liot, la construcción y explotación de un ferrocarril, sin subvención del Estado que, como prolongación del de Madrid a Navalcarnero, se dirigiese desde este pueblo a Villa del Prado, concesión que le fue otorgada por R.O. del Ministerio de Fomento de 7 de septiembre de 1889 (Gaceta del 15 de septiembre), por 99 años, con sujeción a la Ley General de Ferrocarriles de 23 de noviembre de 1877 y al pliego de condiciones particulares aprobado por R.O. de 25 de agosto de 1889. El proyecto del ferrocarril, fechado el 25 de abril de 1889, fue aprobado por R.O. de 22 de agosto del mismo año.

Posteriormente, el día 15 de enero de 1890, Eugenio Roeset y Liot, concesionario del ferrocarril, y Santiago Rodero, representante de la Compañía del Ferrocarril de Madrid a Villa del Prado, elevaron al Ministerio de Fomento una instancia solicitando que se autorizase la transferencia hecha por el concesionario a la mencionada compañía, mediante escritura pública otorgada ante el notario de