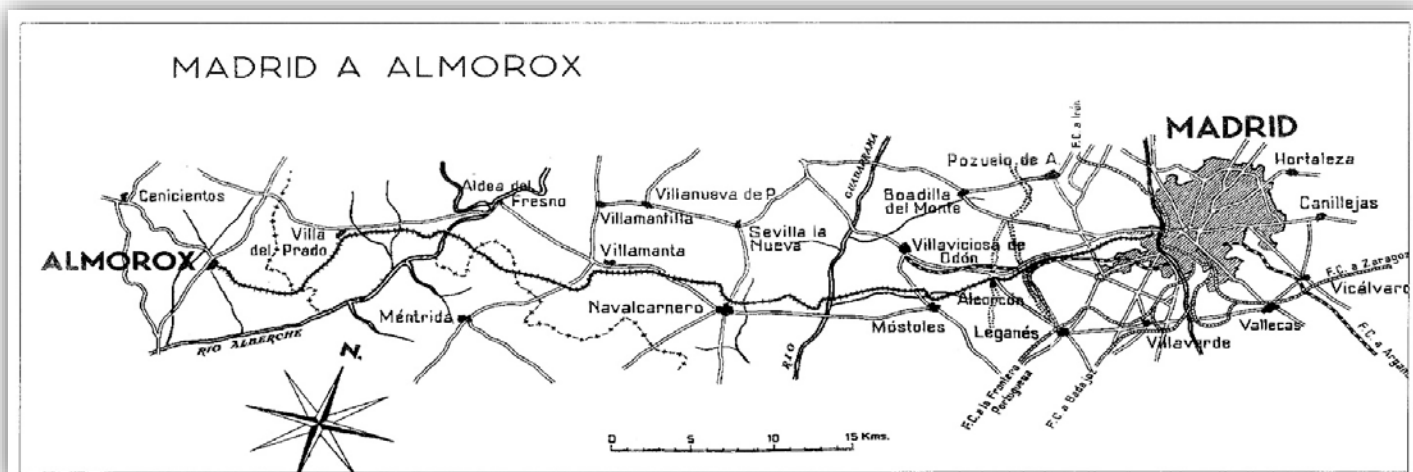


EL FERROCARRIL, A SU PASO POR ALCORCÓN



Continuando con los documentos dedicados a la temática de los transportes en Alcorcón, retomamos esta serie planteando, en este caso, el tema del ferrocarril. Para abordar este asunto, hemos consultado muchos documentos que forman parte del fondo del Archivo como expedientes de obras, de correspondencia, fotografías y libros del tema al uso.

Entre estos últimos cabe destacar la publicación de Gustavo Vieites "Viaje al pasado a través de la línea Madrid-Almorox", en el que el autor nos cuenta los orígenes de la línea Madrid-Navalcarnero-Villa del Prado-Almorox, "un pequeño ferrocarril de vía estrecha que procuraba cubrir las necesidades de transporte, carga y ocio de la zona suroeste de la Comunidad de Madrid." La cabecera de esta línea estaba junto al puente de Segovia, y la estación término se denominó de *Goya* por hallarse muy cerca de la quinta del ilustre pintor. Estas obras se llevaron a cabo en 1891, con el objetivo de llegar a Villa del Prado y, posteriormente se finalizó la construcción de la línea en Almorox (provincia de Toledo) en el año 1901. La estación y los distintos apeaderos del recorrido de este tren, fueron cambiando durante su historia, pero en su totalidad, fueron los siguientes: Goya, Campamento, Empalme, Cuatro Vientos, Alcorcón, Colonia Ramírez, Móstoles, Villaviciosa de Odón, Río Guadarrama, Navalcarnero, Villamanta, Valquejigoso, Métrida, Río Alberche, Rincón, Villa del Prado, Alamín y Almorox. El tramo Goya-Navalcarnero, se inauguró el 15 de julio de 1891.



Como anécdota, Vieites nos relata que, en 1908, y con motivo de la celebración del centenario de la Guerra de Independencia, Alfonso XIII decidió trasladarse a la Villa de Móstoles, cuna de la revolución contra Napoleón y, aunque el rey se trasladó allí en automóvil, fue el "trenecillo" el encargado de transportar, en un vagón de lujo, a las diversas autoridades que se dieron cita en la estación de Goya, para acudir a los actos de celebración.

La precariedad de la infraestructura de este ferrocarril, así como el uso que hizo el ejército del mismo para sus prácticas, dieron con la suspensión de pagos de la empresa belga que lo gestionaba en un principio, por lo que fue vendido a una familia particular en 1921 y, posteriormente en 1927, pasó a ser propiedad del Estado. Unos años después, la guerra civil, terminó de convertir este trazado férreo en una línea pequeña, deficitaria y con poca capacidad de servicio.

EXPLORACIÓN DE FERROCARRILES
POR EL ESTADO

LÍNEA DE MADRID A
VILLA DEL PRADO Y ALMOBOX

Número
Servicio

Sr. Secretario del Ayuntamiento de Alcorcón

De orden del estanguero de la Aldea del Fresno que es dueño nos pertenece para el racionamiento del tabaco dice que necesitamos el cartón que no entregué en esa secretaría sobre el mes de Abril lo que le ruego a Vd. haga el favor de entregármelo a la dadora de esta.

Dicho cartón está a mi nombre Pedro Pasquini y para que presente Vd. el día que estamos apuntados en dicha dependencia de tabacos le cuando la presente que espero me la remitirá a Vd. junto con el cartón.

Façaia que espero de Vd.

S. P. S.
Pedro Pasquini

Estación del Rincón 18 - Julio - 1941

No obstante, sí que servía para llevar a cabo los trámites y la distribución de materiales de mayor o menor necesidad, entre las distintas estaciones y/o apeaderos. Así, por ejemplo, vemos esta carta de la estación del Rincón, dirigida al secretario de Alcorcón solicitándole un cartón de tabaco que esperan desde hace tiempo...

Una vez finalizada la contienda y hasta 1942, la línea está interrumpida, a pesar de ser muy necesaria como vemos en esta carta escrita por el alcalde de Alcorcón al Ingeniero Director de los Ferrocarriles del Estado, argumentando su necesidad en el transporte del abono necesario para los campos, así como en la utilización del mismo por parte de los 25 viajeros diarios que iban a Madrid.

COMISARIA GENERAL DE ABASTECIMIENTOS Y TRANSPORTES
n.º 1 Delegación Provincial de Madrid de los Ferrocarriles
del Estado de Madrid a Almorox.

Madrid.

Ayuntamiento de

VOLANTE provisional n.º..... para el suministro de pan del
cabeza de familia vecino de esta localidad D.....

..... que comprende

raciones, y que ha quedado clasificado en.....

..... categoría.

..... de de

EL ALCALDE DELEGADO LOCAL DE ABASTOS.

SELLO

N.º 242

Por el presente tengo el honor de comunicarle a Vd. que siendo esta Villa eminentemente agrícola, encontré un complemento adecuado en los abonos orgánicos que le llegaban por el Ferrocarril del Estado de su dirección, con lo que se podía conseguir el uso, terreno de bastante calidad como son estos, daban un rendimiento suficiente para que los agricultores pudieran vivir económicamente.

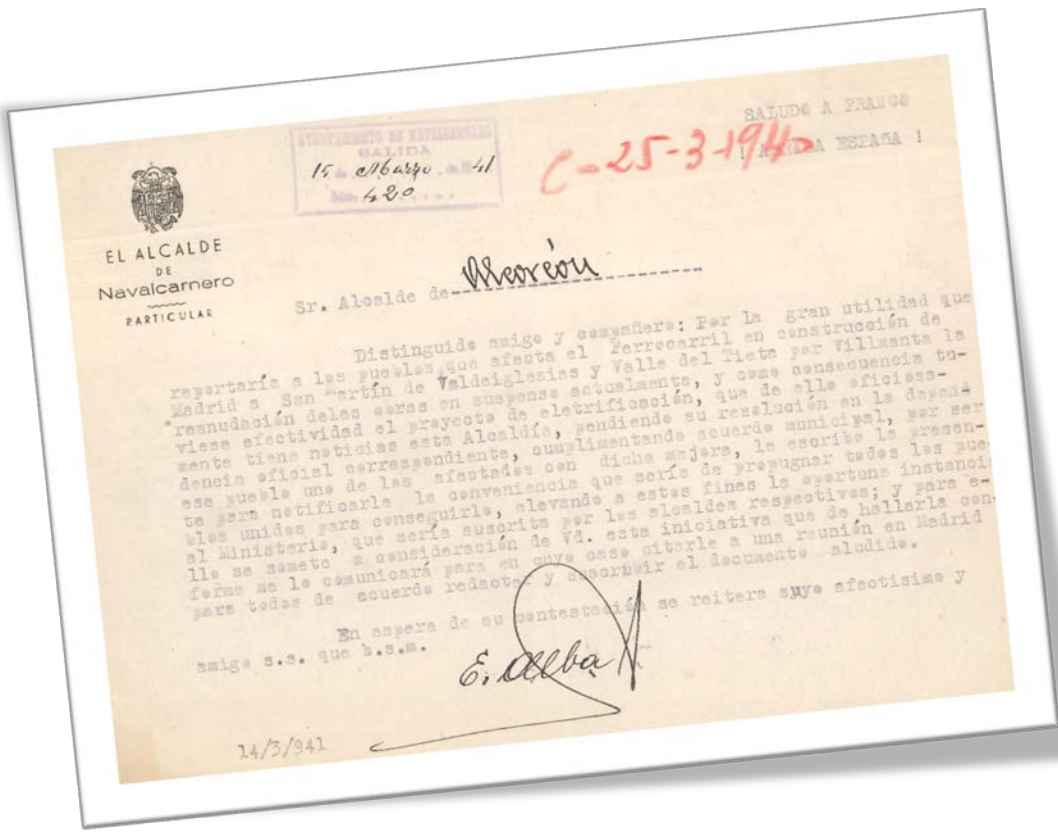
Actualmente y por la circunstancia de no haber en esta estación tafe y carecer de aguas para hacer la maniobra, no se pueden hacer froturaciones de vagones de bestias que se necesitan y que serían uno o dos diarios, lo que agravado por la ausencia de transportes por carretera, hace al que sino se remedia, a la vuelta de algunos años, este terreno pierda todo valor como productor agrícola.

Al mismo tiempo le hago ver, como argumento a mi favor, la circular dictada por el Sr. Ingeniero jefe de la Sección agronómica de fecha 11 de este mes, por la que excita el celo de las Juntas Agrícolas locales para que se intensifique el abono vegetal de las tierras.

Por todo lo expuesto me permito suplicarle a Vd. se sirga disponer sea establecido un tafe de estación en la de esta Villa que, además de atender los fines indicados, se conseguirá el que los 25 viajeros diarios, por término medio, que de esta Villa utilizan como medio de transporte para su traslado a Madrid, cosa que no ocurre actualmente por las circunstancias aludidas.

Dios guarde a Vd. muchos años.
Alcorcón, 13 de agosto de 1941

S e -



En estos años, son muchos los trámites realizados por los distintos municipios afectados por este proyecto que, movidos por la necesidad de unificar el ancho de vía del ferrocarril Madrid-Almorox, con la del suburbano de Madrid, cuyas obras se estaban ultimando en esos años, con el objetivo de aprovechar que ambas vías se cruzaban en Campamento y, acometer así, las obras necesarias para que, la estación terminal del ferrocarril que pasaba por Alcorcón, fuese la estación subterránea de la madrileña Plaza de España. Con este fin

y el de reanudar las obras de dicho ferrocarril, tan necesario para estos municipios, el Alcalde de Navalcarnero propone a los otros pueblos próximos que se unieran para hacer llegar su voz, conjuntamente, a los organismos competentes, como vemos en esta carta de la época.

Según las “Memorias de Explotación de los Ferrocarriles por el Estado”, después de la Guerra Civil existía una necesidad acuciante de volver a poner en funcionamiento la línea, pero pasaron varios años antes de que se pudiera reconstruir toda la infraestructura. La estación de Alcorcón, en aquella época apeadero, quedó completamente destruida y, posteriormente, el trazado fue objeto de una variante (desde el Km. 8 al 16), consiguiendo así evitar el paso a nivel existente sobre la Carretera de Extremadura y otro sobre el acceso al camino de servicio de la Escuela de Aeronáutica.

Según cuenta F. Moreno en su obra “Alcorcón historia, literatura y leyenda”, en 1942 el tren de vía estrecha, conocido como “el trenecillo” que une Madrid con Almorox, reanuda su recorrido interrumpido por la guerra, recuperando así los vecinos de Alcorcón este antiguo medio de comunicación. Pero la estación, muy deteriorada, no pudo volver a dar servicio hasta 1947, estando al frente José Alejandro Arenas como jefe de estación de Móstoles y de Alcorcón, municipio éste en el que sólo había servicio de apeadero expidiéndose el billete en ruta. Según palabras de F. Moreno: “aquel tren cruzaba entonces la carretera de Extremadura, con el consiguiente entorpecimiento para los vehículos en tránsito por la misma.





Y, como quiera que, a partir de 1950, se acusa un incremento notable en la circulación, en 1952 se ejecutó el túnel a distinto nivel, y la estación se trasladó al nuevo edificio, que se había levantado a unos trescientos metros de la anterior, y más próxima a la carretera”.

Financiada por varias entidades públicas y algunas particulares, esta línea finalmente fue rescatada por el Estado y posteriormente entregada a FEVE (Ferrocarriles Españoles de Vía Estrecha). Y, como tal, se clausuró parcialmente en diciembre de 1965, cuando se fijó su término en la estación de Navacarnero. Y, ya de forma definitiva se cerró al público en julio de 1970 debido, entre otras causas a que, en esa época, este ferrocarril transportaba aproximadamente un nº de viajeros en un año similar a la cifra que transportará posteriormente la línea C5 de Cercanías, en un solo día.

Esta es la imagen que presentaba la estación en esos años.

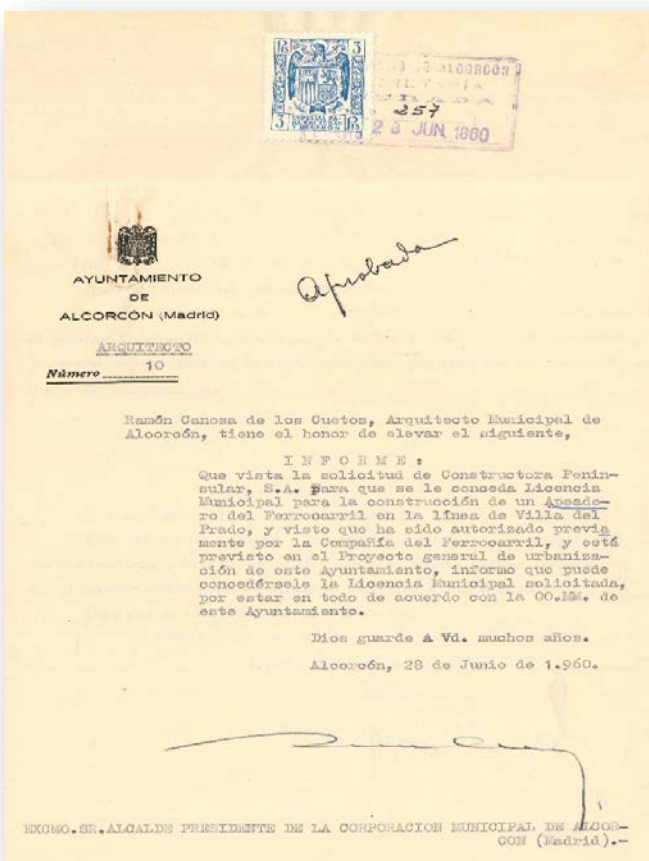
Según F. Moreno, en octubre de 1970 se procede a desmantelar la antigua estación de ferrocarril, así como los raíles de la vía del tren que, por ser de vía estrecha, no sirven para la prolongación del suburbano, aprobado en abril de ese mismo año. En abril de 1970, y tras una serie de reuniones entre los ayuntamientos de Móstoles, Madrid y Alcorcón, se aprueba el proyecto de obras del Ferrocarril de Madrid a Móstoles, que se proyecta con dos estaciones dentro de nuestro municipio: una en San José de Valderas y, la otra, frente al casco antiguo de Alcorcón, como prolongación del suburbano y con un presupuesto de 162 millones de pesetas para abordar el trazado y el tendido de vías. En pocos meses saldrá el concurso-subasta para la adjudicación de las obras.



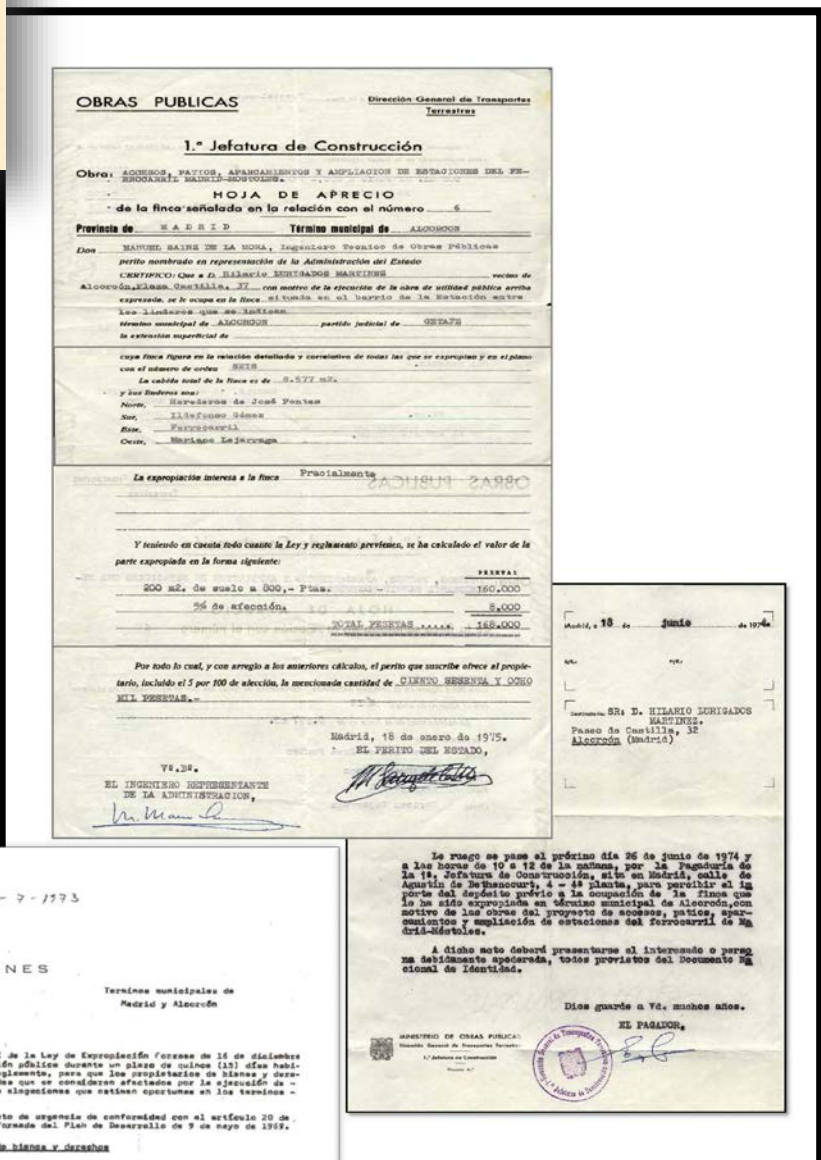
Aquí podemos ver el informe de otorgamiento de la licencia realizado por el arquitecto municipal, para la construcción del nuevo apeadero del ferrocarril de Alcorcón, integrante de la línea de Villa del Prado.

Y esto supondrá también, en algunos casos, la necesidad de expropiación de algunos terrenos colindantes a los afectados por las obras en cuestión. Como podemos ver en estos documentos al uso.

En este caso, estos documentos donados por M. P. Lurigados, nos muestran la expropiación que se aplica para realizar las obras de ampliación en las estaciones de ferrocarril en la línea Madrid-Móstoles, a su paso por Alcorcón, en una finca propiedad de su familia.



En la década de los 70, se llevaron a cabo las obras necesarias para, a finales de octubre de 1976, poder inaugurar un nuevo concepto ferroviario por parte del Ministro de Obras Públicas: el tren suburbano ha llegado a Alcorcón. La antigua línea férrea de Madrid a Villa del Prado, es reinstalada y se convierte en el ferrocarril cuya línea abarcará desde Aluche a Móstoles, posteriormente se prolonga hasta Embajadores en 1989 y, finalmente, en 1991 consigue su trazado desde Atocha, llegando hasta Móstoles-el Soto.



En la actualidad dicha línea prolonga su recorrido continuando en Atocha hasta Humanes.

Pero, aunque su construcción y su trazado suponen muchas ventajas para los vecinos, también conllevan algunos problemas de logística como la necesidad de construcción de varios pasos a nivel y de aparcamientos para los vehículos de aquellos usuarios que utilizaban el tren en sus desplazamientos a la capital.



Finalizando la década de los 90, se edificó la tercera estación de tren en Alcorcón, la Estación de las Retamas, concretamente los proyectos de obras son de 1999 y 2000, la cual, añadida a las estaciones de San José de Valderas y Alcorcón Central, y, junto con distintas actuaciones como reformas, ampliaciones, soterramientos, etc. llevadas a cabo desde esas fechas hasta ahora, conforman la línea de transporte por ferrocarril de Alcorcón en la actualidad.

