

Un moderno Suburbano hasta Móstoles

clase de ferrocarriles había obtenido en dicho país. La sede del consejo de administración fue, por tanto, Bruselas. La sociedad, fundada con el nombre de Ferrocarril de Madrid a Villa del Prado, obtuvo el 8 de enero de 1884 la concesión del tramo de Madrid a Navalcarnero, y el 7 de septiembre de 1889 la de la prolongación hasta Villa del Prado.

Este primer trayecto, de 31,352 kilómetros, se inauguró el 31 de agosto de 1891, y el siguiente —de 30,230 kilómetros— el 26 de diciembre del mismo año. El servicio se inició con cinco locomotoras-ténder, de tres ejes acoplados, construidas por la casa alemana Krauss, de Munich, con los números de fábrica: 2296-2300. En la compañía llevaban los números 1-5 y tenían los nombres: «Madrid», «Guadarrama», «Navalcarnero», «Alberche» y «Villa del Prado». En 1893 se adquirió en Bélgica, a los talleres Couillet, una locomotora articulada del sistema Mallet, una de las primeras de doble expansión que circularon en España. Los coches de viajeros sumaban un total de treinta, más un break, o sea, un coche-salón de servicio, repartidos en dos de primera clase, seis de segunda, veinte de tercera y dos mixtos. Todos eran de

dos ejes y puertas laterales. Había además tres furgones, veinte vagones cerrados y treinta y nueve abiertos.

PROLONGACION DE LA LINEA

El 14 de mayo de 1898 se obtuvo la concesión para prolongar la línea en una longitud de 11,661 kilómetros, hasta Almorox. Este tramo sería inaugurado el 28 de agosto de 1901.

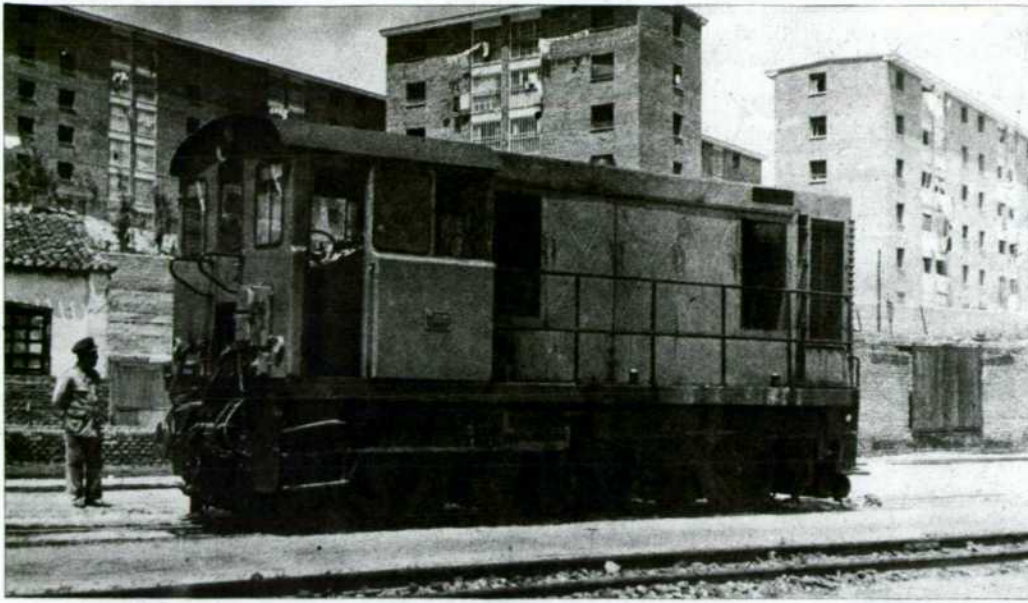
La longitud total del ferrocarril comprendía, pues, 73,424 kilómetros. Para hacer frente al crecimiento del tráfico se pidieron nuevamente a la casa Krauss dos locomotoras más, iguales a las ya existentes. Una, la número 9, «Méntrida» (número de fábrica 5873), se puso en servicio en 1908, y la otra, la número 10, «Almorox» (número de fábrica 6703), en 1912.

Durante el Gobierno del general Primo de Rivera se estudiaron un proyecto de prolongación hasta Arenas de San Pedro y llevar la estación de Madrid hasta la plaza de España, donde se establecería un subterráneo, ya que la terminal, situada en la famosa «Quinta de Goya», de la que tomó su nombre, se hallaba en un lugar demasiado apartado. Pero la competencia de la

carretera se hacía ya sentir y la compañía fue nacionalizada. Ninguno de aquellos dos proyectos, precursor uno de ellos del actual ferrocarril suburbano, se llevó a la práctica y un decreto-ley de 3 de enero de 1930 determinó el rescate de la compañía por parte del Estado. A partir del 1 de febrero de 1930 los servicios corrieron a cargo de la Jefatura de Ferrocarriles del Estado, hoy organismo autónomo FEVE.

Durante la guerra civil, la línea sufrió bastantes daños. Entre otros, quedó destruido el edificio de la estación de Alcorcón. Restablecida la paz, dicha Jefatura llevó a cabo ciertas mejoras, principalmente en la vía. Se trajo material del ferrocarril Vasco-Navarro cuando éste fue electrificado, sustituyéndose los coches antiguos de dos ejes por otros de bogies y balconillos.

En 1953, las máquinas número 2 y 10 se trasladaron al ferrocarril de Fuenca-rral a Colmenar Viejo y se trajeron en cambio tres locomotoras más potentes tipo 131, construidas por La Maquinista de Barcelona en 1922 para el ferrocarril Vasco-Navarro y que habían sido trasladadas al de Colmenar Viejo. Fueron éstas las últimas locomotoras de vapor que prestaron servicio en el Madrid-Almorox.



Traslado de la locomotora número 13. Y locomotora diesel de la casa Batignolles.

DIESELIZACION

A partir de 1957 se inició la tracción diesel con dos locomotoras diesel-hidráulicas, tipo 030, de 500 CV., construidas en Francia por la casa Batignolles, seguidas de una diesel-eléctrica de bogies, con 675 CV., servida por el Creusot. Asimismo se pusieron en servicio dos o tres automotores diesel suministrados por la casa Ferrostaal y construidos en Alemania, con los que pudieron acelerarse notablemente los horarios de marcha. Estos automotores serían sustituidos por dos franceses de Billard y otros dos MAN del año 1954, traídos del ferrocarril de Ceuta a Tetuán.

Todas estas medidas resultaron insuficientes para contrarrestar la competencia de la carretera, más rápida y, sobre todo, con lugares de salida en Madrid mucho más accesibles. Tampoco sirvió de mucho el tardío enlace establecido con el ferrocarril suburbano de Carabanchel. En enero de 1966 se cerró el tramo más deficitario entre Navalcarnero y Almorox. Pero se decidió mantener el servicio en el resto de la línea durante un plazo prudencial por si la previsible urbanización de esa zona de expansión pudiera justificar la conversión de la línea en un ferrocarril

tipo suburbano. Este momento ha llegado ahora. La pintoresca estación de Goya, con su marquesina más pequeña que la no lejana de Madrid-Príncipe Pío de RENFE, ha cerrado sus puertas; la vía desaparecerá en su primer trayecto, que corre entre modestas viviendas, últimas muestras de lo que antes fueran arrabales de Madrid. En cambio, desde su empalme con el Ferrocarril Suburbano, donde se inician las modernas urbanizaciones de la expansión de Madrid, este ferrocarril modernizado aumentará las posibilidades de transporte en toda la zona de influencia. Es de esperar que sea éste el principio de una nueva potenciación de los ferrocarriles en torno a Madrid, donde tanto se hace sentir su necesidad para poder atender el impresionante crecimiento de la capital de España.

EL NUEVO FERROCARRIL MADRID-MOSTOLES

En el Consejo de Ministros celebrado el pasado día 3 de abril fue aprobado el proyecto de obras del ferrocarril de Madrid a Móstoles, que han sido adjudicadas el pasado 12 de agosto en 129,7 millones de pesetas.

Esta línea, que aprovechará en parte el actual trazado

del ferrocarril de vía estrecha de Madrid a Navalcarnero, dotará a la zona que atraviesa de un eficaz medio de transporte, complementario de las actuales obras que se realizan en la carretera de Extremadura.

Según puede apreciarse en el croquis adjunto, la línea saldrá de la estación de Empalme, donde enlazará con el ferrocarril suburbano de la plaza de España a Carabanchel, y terminará en Móstoles, tras un recorrido de 11,388 kilómetros.

Será de doble vía electrificada, de ancho de 1,44 metros y constará de seis estaciones: Empalme, Santa Margarita, Cuatro Vientos, San José de Valderas, Alcorcón y Móstoles. Está prevista la supresión total de pasos a nivel, para lo que será precisa la construcción de ocho pasos a distinto nivel.

Las estaciones de Santa Margarita, Cuatro Vientos, San José de Valderas y Móstoles serán iguales. Constarán de un edificio funcional de una planta de doce metros por 6,25 metros, dos andenes de noventa y seis metros de longitud elevados hasta la rasante de los trenes, para facilitar la entrada y salida de viajeros, e irán cubiertos en su mitad por sendas marquesinas. Las comunicaciones entre ellos serán subterráneas.

La estación de Empalme ocupará el mismo lugar de la actual del ferrocarril de Navalcarnero. El edificio se construirá a nivel del terreno y tendrá acceso desde la avenida de los Poblados. La correspondencia con el suburbano se hará, en una de las vías, al mismo nivel, y en la otra, por una pasarela.

La estación de Alcorcón se construirá en el punto en que se cruzan en la actualidad la carretera de Extremadura y el ferrocarril de Navalcarnero. Este traslado ha sido impuesto por el proyectado desdoblamiento de la citada carretera, que afectará al edificio actual.

La nueva estación constará de dos plantas y un solo andén central, también de noventa y seis metros de longitud, al que se tendrá acceso desde la parte superior.

El proyecto de obras, adjudicadas ahora, comprende el acondicionamiento del trazado y tendido de vía, y quedan pendientes los de electrificación y material móvil.

El plazo de ejecución de estas obras se estima en quince meses, a partir de su adjudicación.

**Gustavo REDER
y Fernando F. SANZ**

(Fotos Reder.)

(Mapa, Pretel.)

CENTRALITAS TELEFONICAS AUTOMATICAS

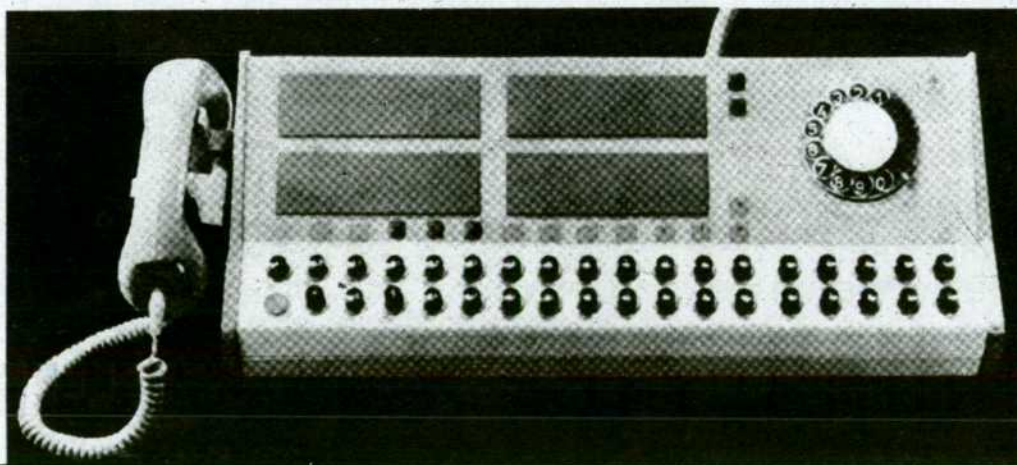
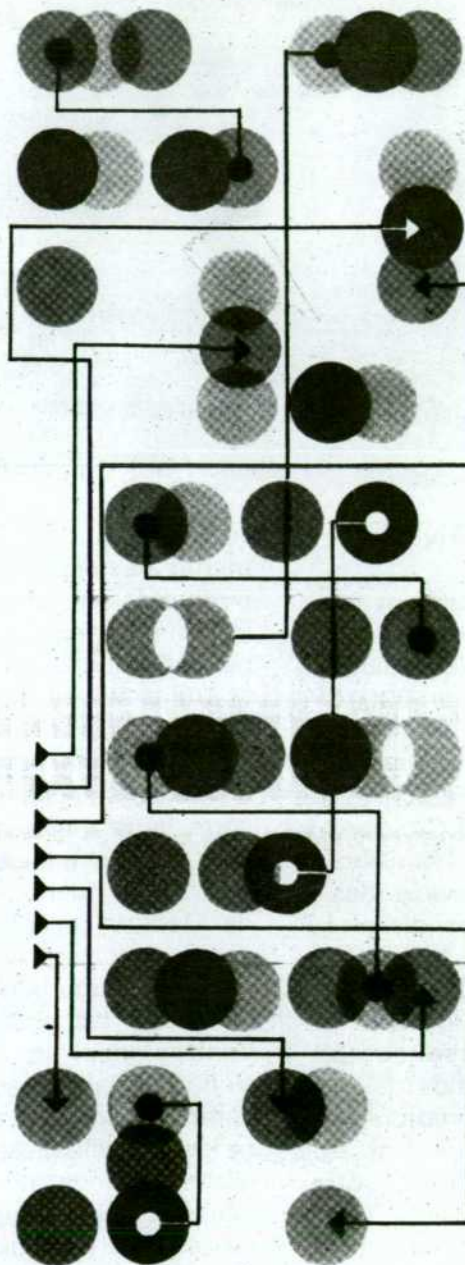
PHILIPS

DEL SISTEMA

UH

- Estas centrales pueden suministrarse para cualquier capacidad
- Las ampliaciones posteriores son sencillísimas, gracias a la utilización de elementos modulares
- Amplia red de servicio

**HOMOLOGADAS
POR C.T.N.E.**
y conectables, por tanto, a la
Red Telefónica Nacional



PHILIPS IBERICA, S.A.E.
Grupo de Telecomunicaciones
y Sistemas de Defensa.
Apartado 2065 - MADRID

SUCURSALES:
Madrid • Barcelona • Bilbao • Sevilla
Valencia • León • Las Palmas • Tenerife

