

DECLIVE Y EMERGENCIA DEL FERROCARRIL MADRID-ALMOROX. UN ESTUDIO DE HISTORIA ECONÓMICA

Francisco de los Cobos Arteaga
Universidad de Castilla-La Mancha

Recrear los avatares del ferrocarril *Madrid-AlmoroX* es una tarea intrincada, dada la inexistencia de cualquier otra documentación que no sea la aportada por la lectura de fuentes secundarias. Para nuestro cometido de describir su explotación, acudiremos a las referencias que pueden proporcionarnos diversas publicaciones: *Gaceta de los Caminos de Hierro*, *Revista de Obras Públicas*, *Ferrocarriles y Tranvías*, *Anuario de Ferrocarriles de Enrique de la Torre*, *Anuario Financiero y de Sociedades Anónimas de España*, *Anuario de la Industria Ferroviaria* y las memorias de *E.F.E.*

1.- Un ferrocarril de onerosa y deficiente construcción

Un grupo belga, en el que figuraba Armand Rouffart como presidente del consejo de administración, recibió el 30 de mayo de 1885 la concesión de una línea férrea entre Madrid y Villa del Prado. Parecían ventajosas las perspectivas comerciales, al deducir sus promotores unos ingresos por kilómetro de 13.853 pesetas y unos costes de 4.380 pesetas. Descontados los intereses y la amortización de las obligaciones, el beneficio a las acciones debería ascender al 7,5 por 100. Las noticias afirmaban que los cobros se dispusieron con extremada prudencia, omitiendo los movimientos de ganado, los transportes de madera y el carbón de encina¹. Esta empresa necesitó dos fechas para su inauguración. Alcanzaron los trenes Navalcarnero el 15 de julio de 1891 y Villa del Prado, el posterior 26 de diciembre².

Poco después del estreno del primer tramo localizamos una valiosa información en la *Revista de Obras Públicas*, que reproduce un parte del *Memorial de Ingenieros del Ejército*, subrayando las excelencias del camino³. No obstante, serios interrogantes sobre la bondad de la infraestructura pueden desprenderse de algunas apreciaciones del artículo. Conforme a éste, los abastecimientos de materiales y la calidad del suelo permitieron diferenciar ambas secciones. En la primera, hubo grandes problemas con los movimientos de tierras en las trincheras y para sentar la vía. “*El balastro empleado en los 32 primeros kilómetros es de mediana calidad, formado por mezcla de arena fina, tierra y cantos recubiertos de una costra arenosa deleznable [...] Tanto por esta circunstancia cuanto por la diversa calidad del terreno atravesado [...] á decir verdad, se hace necesario suplir con un exquisito trabajo de conservación las deficiencias naturales, mientras no se ejecuten algunas obras de indiscutible necesidad en nuestro concepto*”⁴. Mejor acabado se consiguió en la sección final, por la proximidad del río Alberche para suministrar materiales. Como trabajos importantes, tuvieron que tenderse dos puentes en el Guadarrama y el Alberche, con 120 y 110 metros de luz respectivamente. La revista técnica consideraba su ejecución correcta, aunque permitía abrir ciertas sospechas sobre la virtuosidad de las labores: “*Las obras de fábrica nada dejan de desear en cuanto á solidez; pero en lo relativo á la mano de obra se resienten, justo es decirlo, del poco esmero que caracteriza á los albañiles de nuestras provincias del centro*”⁵. La reseña ofrecía un perfil de suaves rampas y amplias curvas, salvo excepciones. Confrontada la descripción con el *Anuario de la Industria Ferroviaria 1945-6*, éste muestra, antónimamente, una traza muy poderosa: el 64,5% del camino presentaba rampas entre las 10 y 25 milésimas y curvas reducidas en un 27,3% del recorrido⁶. Por último, la vía, dotada con carril ligero tipo *Vignole* de 9 metros de 22 kilogramos lineales, poseía traviesas espaciadas cada 85 centímetros.

Disponía un abultado capital la sociedad belga, formado por cinco millones en acciones, con 50.000 títulos de 100 pesetas y 20.000 obligaciones de 300 pesetas, totalizando once millones⁷.

Vinculados a esta formidable hacienda, llaman nuestra atención los desproporcionados costes de primer establecimiento, que nos permiten apuntar una ejecución fraudulenta. Puede reforzar el juicio, un simple cotejo con otros ferrocarriles de la época. Su alzada *“resulta a pesetas 74.398,14 por kilómetro sólo la vía y obras de arte, sin contar terrenos ni edificios, cantidad considerable para una línea de vía estrecha, sin grandes obras de arte y atravesando una zona casi llana. Según el balance en 30 de noviembre de 1892, los 62 kilómetros de Madrid á Villa del Prado, (aportaciones, concesiones, terrenos, edificios, vía, obras de arte y material móvil), han costado 10.606.447,16 pesetas, correspondiendo al kilómetro á todo coste 171.071,74 pesetas, es decir, unas 44.000 pesetas más por kilómetro que el ferrocarril de Amorevieta á Guernica y Luno, del mismo ancho de vía, que atraviesa un terreno escabrado y accidentado”*⁸.

2.- Los primeros ejercicios y la suspensión de pagos

Antes de inaugurarse el ferrocarril, la sociedad beneficiaria y la *Inspección General de Artillería e Ingenieros* celebraron un contrato el 2 de abril de 1891 para explotar la línea⁹. Este acuerdo tenía un doble propósito: formar a los militares en tan estratégico medio y ahorrar gastos a la compañía mediante sus labores. Quedó fijado el domicilio principal en Bruselas y una segunda oficina en la estación madrileña de Goya, donde se ubicó el taller de reparaciones y un depósito para seis locomotoras. Dotado el final en Villa del Prado con otro establecimiento para acoger dos máquinas, sólo hubo posibilidad de alquilar cinco para toda la explotación. Los primeros avisos anunciaron cuatro tránsitos por sentido, pero el limitado poder tractor, restringió las circulaciones a la mitad. Adolecía de considerables faltas la línea. Junto a su penosa infraestructura y un mínimo campo de operaciones, también debemos advertir del grave yerro de tener su origen en un punto alejado del centro de Madrid. Esta inoportuna localización causó una desventaja substancial para rivalizar con la carretería.

Enumeradas estas circunstancias, relatemos que, desde los primeros días, se manifestó dramáticamente la insuficiencia de los productos. No es favorable el ejercicio fundacional en 1892, pero las conclusiones de la junta de accionistas parecen alejadas de la realidad. La empresa europea justificó sus desoladores rendimientos por la obligación de reparar los desperfectos ocasionados por las lluvias torrenciales de inicios de año; incidencia que provocó paralizar el servicio hasta el 25 de mayo. En otros términos, desde la apertura de la segunda sección, los trenes sólo circularon unos días por todo el camino¹⁰. Matizó la voluntad crítica de la *Gaceta de los Caminos de Hierro* las anteriores declaraciones, al afirmar que una mejor infraestructura hubiese limitado los daños del temporal. Asimismo, se arguyó que los transportes por eje y lomo redujeron sus tarifas para competir con el ferrocarril. Seguían las atinadas apreciaciones de la publicación técnica cuando afirmaba que la: *“competencia se hubiera evitado desde un principio adoptando una gran baratura para los transportes, pues es sabido que todo ferrocarril que afluye á un gran centro de población ó tiene que procurar á toda costa terminar en línea en el punto más céntrico posible para ahorrar camionajes costosos, ó bajar sus tipos de tarifas si ha de luchar con ventaja con los demás medios de transporte los cuales tienen á su favor la economía de la supresión de trasbordos y reducción de carga y descarga”*¹¹. La organización belga abrigaba grandiosos proyectos para construir diversas vías, pero la revista finalizaba sus comentarios aconsejando *“que antes de lanzarse a nuevas empresas procure el aumento de productos de la línea actual”*¹².

Tabla I. Tarifas Madrid-Almorox y Madrid a Cáceres y Portugal

	Viajeros	Mercancías
--	----------	------------

	1ª clase	2ª clase	3ª clase	1ª clase	2ª clase	3ª clase
Almorox (toda la línea)	0,12	0,09	0,06	0,30	0,25	0,18
MCP (Madrid-Malpartida)	0,10	0,075	0,05	0,225	0,1875	0,15

Fuente: AFET. Viajeros: Precios por billete y kilómetro en pesetas. Mercancías: Precios por tonelada y kilómetro en pesetas.

Los rendimientos inmediatos significaron un nuevo retroceso, mientras se sucedían operaciones especuladoras que devaluaban la compañía. Por ejemplo, el 30 de marzo de 1893 las obligaciones cotizaban a 224,50 francos y el 29 de junio del mismo año a 20 francos¹³. Pronosticaban un desenlace inevitable, las acres sentencias de la *Gaceta de los Caminos de Hierro*: “En los balances se ve claramente que se ha dado á la línea y material un valor infinitamente superior al que en realidad debe tener [...] Este ferrocarril ha sido un buen negocio para los constructores que cobraron parte del importe de sus contratos en valores de la Compañía, vendiéndolos luego cuando aun alcanzaban buenos precios, pero ha venido la explotación, dirigida, comercialmente, de una manera deplorable y todas las esperanzas han caído por tierra ocasionando la baja de los valores por el exceso de oferta, pues no cabe duda que el día en que el batallón de ingenieros no desempeñe los servicios que hoy presta en este ferrocarril, la explotación no podrá ser tan económica y vendrá irremisiblemente la suspensión de pagos y quizá la quiebra. Esto lo saben perfectamente los tenedores de valores y se apresuran á deshacerse de sus títulos”¹⁴. Para eludir estos designios, la junta extraordinaria celebrada en Bruselas el 5 de agosto de 1893 acordó nombrar una comisión investigadora, que se desplazaría a Madrid para redactar un informe¹⁵. Ante las desbordantes adversidades, la sociedad solicitó la suspensión de pagos¹⁶. Ésta parecía justificarse por las 616.500 pesetas anuales, en conceptos de amortización e intereses de 6,3 millones en obligaciones. Colocaban, las tenebrosas cuentas, en cabeza de los “créditos privilegiados” o preferentes para su abono, una partida de 12.333,33 pesetas destinada a los emolumentos de los “eficaces” administradores¹⁷.

En reunión de 5 de marzo de 1894, quedó anulado el valor de cinco millones de pesetas en acciones y las obligaciones se transformaron en títulos de interés variable, reemplazadas por 20.000 partes de capital sin designación de valor, con derecho a 1/20.000 del haber social y de los beneficios¹⁸.

3.- Una jefatura desproporcionada y en conflicto

El ferrocarril tuvo una vida polémica, con magnos problemas en su mando. Desde la suspensión de pagos no hubo transparencia en el negocio, que ofrecía de forma confusa sus productos. Ante la caótica situación, los militares rescindieron el contrato celebrado para explotar la línea el 20 de junio de 1894¹⁹.

Las censuras sobre la gestión llevaron al cese del primer director Doux, sustituido por el capitán de ingenieros Manuel Ruiz Monlleó²⁰. El militar disfrutaba de un amplio conocimiento del camino por haber desempeñado la jefatura de vías y obras, mientras el batallón de ferrocarriles tomó los servicios técnicos de la línea²¹. No obstante, ciertas inercias fundacionales continuaron. Resulta ineludible mencionar, en este punto, el descomunal número de directivos y sus elevadas gratificaciones; aspectos que, posiblemente, afectaron a los resultados. En 1895, primer año que podemos ofrecer la composición de la sociedad, cargaba con 21 dirigentes: 7 en Bruselas -1 presidente, 1 secretario y 5 vocales- y 14 miembros de personal principal en Madrid. La explotación sumaba 62 kilómetros²².

Ruiz Monlleó mejoró inmediatamente la explotación, pero en 1900 el efímero superior Florent Leotard, prescindió de sus servicios por Pablo Detaille. Un ejercicio más tarde accede a la jefatura Ropsy Chaudron, que nombra dos vertiginosos directores: Bernabé Rodríguez y Ramón

Rosso. Entre 1895 y 1902 los resultados parecen satisfactorios. Aunque, después de esta ligera bonanza, podemos encontrar varias notas referentes a la irregular actividad del ferrocarril. En febrero de 1902 se derrumbaron dos puentes entre Villa del Prado y Almorox; con tal motivo, las circulaciones no pudieron ofrecerse hasta mediados de diciembre²³. Rápidamente, la *Gaceta de los Caminos de Hierro* mostró carencias inquietantes de sus directivos: *‘Buena falta hace que la Compañía en cuya Dirección se nota la falta de competencia, cumpla los buenos propósitos de que dice estar animada, y de no hacerlo en un breve plazo, esperamos que la 5ª División Técnica y Administrativa de Ferrocarriles tomará sus medidas para que se atienda como es debido a los intereses del público y a su seguridad’*²⁴. Cesado Ramón Rosso, a partir de 1903, Adolfo Bastenier se consolida como ingeniero de la explotación, después de su errado quehacer en el *Central Catalán de Igualada a Martorell*²⁵.

Para continuar narrando las disputas íntimas, el primero de mayo de 1903, se publicó un artículo con el reclamo: *‘Empresa averiada. El ferrocarril de Madrid a Villa del Prado’*. Tan relevante información, ilustrativa de la marcha del negocio, merece ser transcrita: *‘La situación de esta Sociedad que pudiera ser próspera, no lo es en modo alguno. Se halla minada por recelos entre administradores y administrados, y las energías que debieran emplearse en el progreso social, se consumen estérilmente en discordias internas, que al trascender al público desprestigian a la Compañía. [...] Pero si la explotación se presenta bien, no ocurre lo propio con la situación financiera, porque en épocas anteriores se han cometido grandes irregularidades en la contabilidad, que constantemente ha estado atrasada, y en el servicio financiero, que adolecía de defectos grandes. La Compañía tiene necesidad absoluta de 80.000 a 100.000 pesetas para adquirir en propiedad las locomotoras que hoy tiene en alquiler, y comprar nuevos vagones. Para realizar ambas mejoras se verá precisada a emitir 245 obligaciones al 5 por 100, y creemos que la colocación de esos títulos no será muy fácil, por lo ocurrido en la última Junta general’*²⁶.

No pudo cerrarse sin rutina, el polémico ejercicio de 1903. En la junta general de accionistas, Ropsy Chaudron presenta la renuncia cuando los administradores muestran el balance, rechazado por amplio margen, para volver por unanimidad en la misma sesión²⁷. Definitivamente en un segundo asalto, a finales de mayo, son aceptadas las cuentas; sin ofrecerse enmiendas, limitándose a consignar en un apéndice a la memoria mínimas observaciones de los inversores²⁸.

Accede al primer puesto A.D. Dupont y tres años de oscuridad se suceden, entre 1903 y 1905 los belgas no ofrecen cifras completas. Este año se procedió a unificar la deuda, rebajando el pago de las obligaciones al 5 por ciento. Asimismo, al citado tipo, se anunció la emisión de 500 títulos de 500 francos²⁹. De acuerdo con el *AFET*, el capital desde 31 de diciembre de 1903 se había fijado en 5.000.000 pesetas en acciones estampilladas y 6.000.000 en obligaciones a intereses variables. Las referencias del *AFSAE* son algo diferentes. Esta fuente determina en 1906 el capital en 7.420.000 pesetas, 6 millones en acciones de prioridad y el resto en obligaciones al 5 por 100.

Respecto a los pagos a los inversores, merced a una única anotación, podemos recuperar los resultados de los mejores años. En el período 1909-1913, cuando los coeficientes son los más benévulos, percibieron rendimientos escasos las obligaciones de prioridad: 4,50 pesetas en 1909; 5,50, en los dos posteriores y 6,50 pesetas en 1912. Sin aguardarse distribución alguna en 1913, se apuntó al capital millón y medio en obligaciones al 5%³⁰.

Durante demasiados ejercicios, mientras recibían fondos de Bruselas, los administradores de la península ocultaron datos significativos a los europeos. Por las escaseces derivadas de la Gran Guerra son anulados los apoyos foráneos y, junto a ellos, el pago de obligaciones en septiembre de 1914³¹. Se limitaban los desembolsos a lo estrictamente preciso para mantener la vía y los vehículos en estado de entretenimiento, sin provisiones de mejoras en infraestructura y material móvil. Entre tanto, registramos dos sucesiones en la dirección: L. Mongenast y N. Follet.

Al finalizar el conflicto bélico, la explotación se derrumbó. Los gastos aventajaron a los productos en 1918 y 1920. Aunque el *Anuario de la Torre* no ofrece las cifras de 1919, primer ejercicio con el aumento del 15% en las tarifas decretado por Cambó, podemos recuperarlas gracias a posteriores apuntes. Ocultar los datos, en nuestro criterio, respondió a una treta para intentar vender la sociedad. Las compañías ferroviarias entregaban sus resultados al *Anuario* hasta el 15 de febrero del año en curso. En esta dirección de análisis, es necesario precisar que cuando los números no llegaban en la fecha precisada, solía responder a insuficiencias en los mismos. Presentados los productos avanzado el siguiente año, la hipótesis apuntada puede ser validada por la inmediata compra por el *Banco de Urquijo*.

Con actividad en buen número de los ferrocarriles españoles, entre ellos la presidencia del *Madrid a Cáceres y Portugal*, la sociedad de crédito adquirió la línea en 1921 para mejorar sus instalaciones y prolongarla a Plasencia³². De acuerdo con el pasivo a 31 de diciembre de 1921, satisfizo la mayoría de las 50.000 acciones ordinarias al tipo del 9,75 y las 20.000 privilegiadas al 97,50, asumiendo 3.579 obligaciones al 5%, que importaban 1.789.500 pesetas³³. No parecen las condiciones de compra ventajosas en una infraestructura tan deficiente, aunque la euforia del banco después de sus prodigiosas ganancias favorecidas por la contienda europea y la posibilidad de utilizar economías de escalas, pudieron pesar en la decisión. A partir de este momento, el único asunto que podemos recoger avisa del proyecto de enlace, presentado por la sociedad de ancho métrico, entre Goya y Paseo Imperial, estación mercante de *Norte*³⁴. Idea impulsada posiblemente por el Marqués de Urquijo, como accionista mayoritario en ambas sociedades.

Desde la compra por el grupo español, el camino dispuso de la misma relación directiva. Desempeñó la presidencia Valentín Ruiz Senén, un omitido capitalista en la historia económica que acumuló los más intensos poderes mercantiles de los veinte. El segundo puesto estaba encomendado a Luis Olanda y gestionaban, Juan Sánchez de León y Recadero Collar. Otros dos integrantes de la administración merecen nuestro interés. Eduardo Garre y Rex, un brillante técnico de modesta cuna que dispuso de valiosas responsabilidades ferroviarias. Y el director de la línea a partir de 1909, Augusto Mouvet y Delalencourt con idéntica función en *Tramway Electriques d'Alicante* y desde 1923 en *Villacañas a Quintanar de la Orden*³⁵.

4.- Proyectos de ampliación relacionados con la línea

Pronto se sucedieron varios proyectos para, merced a nuestra línea, lograr lugares privados de transporte. En años de colosales sueños, algunos quiméricos suscritores expusieron sus patrimonios en románticas empresas para servir a los territorios y, junto a ellos, otros aventureros levantaron arriesgadas especulaciones. Con estas mínimas precisiones, intentaremos distinguir los ánimos de diferentes promotores, para hacer un mínimo inventario de ideas que afectaron a los carriles del río Alberche. Sirvan los siguientes relatos, en todo caso, como muestra de los apasionados deseos que sufrieron los caminos complementarios.

4.1.- Un negocio doloso y concurrente a nuestro ferrocarril: El camino a San Martín de Valdeiglesias

En los eufóricos años de los ferrocarriles secundarios, Almorox debió afrontar un plan dudoso y competidor a sus intereses: una línea a San Martín de Valdeiglesias. Después de distintos avatares, el 20 de junio de 1890 tuvo que habilitarse una prórroga de dos años a los aventureros del camino a San Martín, encabezados por el Presidente del Consejo de Administración Salvador de Zulueta y Samá³⁶. El activo empresarial, a 31 de diciembre de 1890, ascendía a la desorbitante cifra de 16.903.473,83 pesetas. Año tras año, la sociedad realizaba su junta de accionistas para confiar al conocimiento público su balance con mínimas labores. Sólo avanzó hasta Cuatro Vientos, efectuándose algunos trabajos hasta Villaviciosa de Odón. Aunque el cinismo de su jefatura,

permitía ofrecer una partida del activo en concepto de “*estudios de prolongación de la vía*”. De todos modos, parece que, ante la administración, sus actividades cobijaban cierta respetabilidad. Por este motivo, la Comisión encargada para formar el Plan de Ferrocarriles Secundarios de 1893 estimó que no deberían considerarse, en la zona oeste: “*el ramal de San Martín de Valdeiglesias á Arenas de San Pedro por el valle del Tiétar, el de San Martín á Navalcarnero y de este último punto á Torrijos, que según noticias se hallan ya estudiados y los realizará una empresa particular*”³⁷.

Tras oscuras dilaciones en 1900 el permiso de construcción estaba caducado, pese haberse invertido dos millones en la infraestructura, totalmente inutilizada por carencia de mantenimiento³⁸. Pero, por ley de 1 de febrero de 1901, se concedió una nueva demora de tres años para concluir la línea de San Martín³⁹. Denunciaba la estafa, la *Gaceta de los Caminos de Hierro*, en el avanzado año de 1902, de la sarcástica forma que a continuación reproducimos: “*De tarde en tarde da señales de vida la Compañía concesionaria de este ferrocarril, pero no se crea que es para abrir á la explotación trozos de línea, ni siquiera para contratar la construcción de ella, reúne á sus accionistas y suponemos que les dirá que sus capitales se han gastado sin fruto ni provecho alguno, pero que tengan paciencia y fé porque se está gestionando una nueva prórroga para ir tirando y que es seguro el obtenerla mientras haya censurables tolerancias por parte de los encargados de hacer cumplir y respetar las leyes. Ahora para el último día del mes actual, están convocados los accionistas á Junta para tratar, además de sus asuntos ordinarios, de la proposición de convenio para el pago de los acreedores que ha de someterse a la aprobación judicial. Tendríamos mucho gusto en saber que es lo que van á cobrar dichos acreedores*”⁴⁰. Respecto a esta vía, relata López Bustos que, el 17 de julio de 1895, el Ministerio de la Guerra es autorizado para adquirir la concesión de Madrid a San Martín de Valdeiglesias y prolongarla hasta Fuentes de San Esteban, en la provincia de Salamanca, pero la escritura no se firmó hasta el 28 de diciembre de 1904⁴¹. Desconocemos las circunstancias de la compra; pero, definitivamente, como en muchas intentonas de la época, tras haber esquilado a sus inversores, aparece como sociedad en liquidación en 1906.

4.2.- El fraudulento grupo de Zapata, Lavaggi y Peydro

En julio de 1894 se publicaron dos leyes autorizando permisos casi coincidentes para extender la línea. Luis Zapata resultó beneficiario el día 21 de un ferrocarril métrico que, sin subvención alguna, partiría de Villa del Prado para terminar en Almorox con un ramal hasta Sotillo de la Adrada. Ocho días después, la *Compañía de Madrid a Villa del Prado* recibió, en idénticas condiciones, un camino desde el apeadero de Rincón a la citada localidad abulense⁴². Signifiquemos, cómo las amplias especulaciones del grupo de Luis Zapata y Pérez de Laborda, Manuel Lavaggi y Brockmann y Salvador Peydro y Pérez, abrazaron múltiples ilusiones: Ciudad Real a Infantes por Almagro y Valdepeñas (1892), Guadalajara a los Baños de Trillo (1892), Madrid a Fuente el Saz, con ramales a Alcalá y Torrelaguna (1892), Torrelaguna a Boceguillas y ramal a Aranda de Duero (1893), Aranda de Duero a Burgos (1894) y Villa del Prado a Almorox y un ramal hasta Sotillo de la Adrada (1894)⁴³. Como peticionarios del camino de Villa del Prado a Almorox, por Real Orden de 20 de mayo de 1896, Luis Zapata y Manuel Lavaggi consiguen transferir sus derechos a favor de la *Compañía de Madrid a Villa del Prado*⁴⁴.

Por fin, el 14 de mayo de 1898, la sociedad belga obtuvo la prolongación a Almorox. El pueblo toledano entregó a la compañía los terrenos necesarios en su término y 65.000 pesetas⁴⁵. Los doce últimos kilómetros son abiertos el 28 de julio de 1901; efectuando, desde este momento, los trenes paradas en: Campamento Km 6; Cuatro Vientos (apeadero) Km 8; Alcorcón (apeadero) Km 12; Móstoles Km 17; Villaviciosa de Odón (apeadero) Km 19; Guadarrama Km 25; Navalcarnero Km 32; Villamanta Km 42; Mérida Km 51; Alberche Km 55; Rincón Km 56; Villa

del Prado Km 62; Alamín Km 68 y Almorox Km 74. La construcción de este tramo fue igualmente calamitosa y provocó graves incidencias en las circulaciones.

Una vez llegados a los topes del ferrocarril, prosiguieron varias ideas malogradas. Hubo otra intrigante demanda de Almorox a Sotillo, a principios de 1900, de la que no podemos ofrecer más precisiones que una escueta noticia y el apunte, en el *Anuario de la Torre*, del nombre de los solicitantes: los conocidos, Luis Zapata y Manuel Lavaggi⁴⁶.

4.3.- *Madrid a Cáceres y Portugal y la competencia en el trayecto Madrid-Talavera*

Los notables de La Sagra, Pedro Nolasco Mansi, Miguel Tenorio y Guillermo Escribá de Romaní (primer conde de Casal) impulsaron en 1864 la *Compañía del Ferrocarril del Tajo* para dar salida a sus producciones cerealistas. Recabadas ingentes subvenciones de la Diputación toledana, la sociedad férrea se funda en 1871 y seis años más tarde los trenes alcanzan Talavera de la Reina camino de Malpartida de Plasencia. A diferencia de los anteriores caminos entre Madrid y Talavera, el trazado discurría por las cabezas de partido de Illescas y Torrijos, donde tenían establecidos sus cacicazgos⁴⁷.

Por otra parte, en 1879 Segismundo Moret y Prendergast adquiere la sociedad de fosfatos *La Fraternidad*, cercana a Cáceres, y decide construir un camino que se una con la *Compañía del Ferrocarril del Tajo*. Poco después el gaditano Moret, abogado, minero y emparejado con los latifundistas del camino, es elegido diputado por Orgaz sobre el trazado férreo⁴⁸. Y el inmediato 13 de octubre, la *Gaceta de Madrid* publica el “*Pliego de Condiciones Particulares para la concesión del ferrocarril desde las minas de fosfatos situadas en el Calerizo de Cáceres hasta la frontera portuguesa*”, siendo su administrador delegado el antedicho sureño⁴⁹. En estos negocios mineros y ferroviarios participó otro destacado personaje: Joaquín de la Gándara, banquero sevillano, diputado, administrador inicial de *M.Z.A.*, concesionario del *Jerez-Sánlúcar* y fundador de la *Compañía de los Ferrocarriles Andaluces* en 1877⁵⁰. Revisando las primeras relaciones de consejeros de *M.C.P.*, también podemos encontrar a José Echegaray e Izaguirre, ingeniero de caminos, director general de Obras Públicas, diputado, ministro de Fomento y Hacienda y premio Nobel de Literatura. Aunados los esfuerzos de tres sociedades, con capital hispano-luso-francés, en octubre de 1881 son inauguradas las vías a Portugal⁵¹. *M.C.P.* suspendió pagos en 1893; aunque, pronto, Moret como ministro de Fomento encontró un nuevo feudo político en Zaragoza y otro económico en la presidencia de *Central de Aragón*. No podemos dejar de señalar la continuidad de asesores entre *M.C.P.* y *Central*: Moret, Lobo, Gómez Acebo, Rózpide, Garre, Escoriaza, Satrústegui, Urquijo, Hernández Rózpide...

En 1904 la comisión encargada de formar el plan general de ferrocarriles secundarios, presentó en la provincia de Madrid tres líneas que podían favorecer a Almorox. La primera de Villamanta a San Martín de Valdeiglesias, pasando por Villamantilla, Villanueva de Perales, Chapinería, Navas del Rey y Pelayos. Otro apéndice, de Almorox al límite provincial de Ávila, surcando los términos de Cadalso, Cenicientos y Rozas de Puerto Real. Por último, una compleja circunvalación por el oeste: de El Escorial a Griñón, que cruzaría Valdemorillo, Navalagamella, Quijorna, Brunete, Sevilla la Nueva, Navalcarnero, Arroyomolinos y Moraleja⁵².

Perdida la confianza en algunos defraudadores narrados, el plan definitivo observó un nuevo trazado entre Villamanta y Arenas de San Pedro, por San Martín de Valdeiglesias, que debería prolongarse hasta Jarandilla y encontrar el ramal desde esta localidad a Plasencia. Asimismo, para potenciar los discretos tráficos del camino, la ley de 1904 incluyó, en su plan adicional, una vía desde Almorox hasta Talavera de la Reina, debiendo alcanzar Navahermosa y Toledo por otras rutas proyectadas⁵³.

Pese a estas disposiciones, la compañía del Alberche manejaba desconcertantes anhelos. Bastenier, su director, avisó a mediados de 1907 de unos beneficiosos carriles entre Puebla de

Montalbán y Navalcarnero⁵⁴. Y, en Bruselas, el consejo de la sociedad osaba sostener que tenía examinadas varias nuevas rutas, con todo detenimiento e interés⁵⁵.

Alejada de altisonantes declaraciones ante los inversores, *Madrid a Cáceres y Portugal* solicitó el recorrido a la ciudad de la cerámica, evento reflejado en su memoria de 1908. “*Con la atención debida á asunto de tanta importancia para el fomento de nuestro tráfico, hemos estudiado conforme á las prescripciones de la ley de 26 de marzo de 1908, referente á ferrocarriles secundarios y estratégicos, varias líneas afluentes á nuestra red, y, como primer resultado de dichos estudios, hemos entregado en 7 de diciembre próximo pasado, en el Registro general del Ministerio de Fomento, una instancia acompañando el proyecto de un ferrocarril secundario de Almorox á nuestra estación de Talavera de la Reina*”⁵⁶.

Conforme a la eficaz fuente de Cambó, en 1918 el ferrocarril se encontraba solicitado y en trámite. La longitud estimada comprendía 68,076 kilómetros y un coste de 10.919.088 pesetas⁵⁷. Para explicar este intento fallido, dos posibilidades deben estimarse. En primer lugar, la endémica inestabilidad de los poderes públicos y la asociada ineficacia administrativa, denunciadas reiteradamente por el político catalán. Más verosimilitud, por otra parte, puede tener la siguiente sugerencia al lector. Las memorias de *M.C.P.* no muestran ninguna ulterior acción para acometer esta vía. En nuestra reflexión, estimamos que, la demanda pudo obedecer a evitar una futura competencia en el camino a Talavera. Obrando el permiso en poder de la gran empresa el trazado no se realizaría nunca, porque la duplicidad de itinerarios hubiese limitado las utilidades de *M.C.P.* Similares consideraciones son apuntadas en la documentación de *M.Z.A.*: “*De Almorox á Talavera de la Reina. Este proyecto, de unos 60 kilómetros de recorrido, ha sido presentado por la Compañía de los ferrocarriles de Madrid á Cáceres y Portugal y del Oeste de España, anticipándose, quizás, á los propósitos de la Compañía de Madrid á Villa del Prado, de la que es continuación el nuevo proyecto, que siempre aspiró á realizar la prolongación hasta Talavera de la Reina*”⁵⁸.

4.4.- Solicitudes y declaraciones de interés

En el ferrocarril se depositó la prosperidad de los territorios, anidando su llegada edades en la memoria de sus habitantes. La completa descripción de tantas esperanzas, sobrepasa los límites del actual trabajo; apuntemos simplemente, en una relación que nunca puede ser exhaustiva, algunas de las fechas, trazados, promotores y referencias.

Tabla II. Trazados y promotores de ampliaciones del Madrid-Almorox

Año	Trazados	Promotores
1887	Navalcarnero-Arenas de San Pedro	Juan Pérez de Sanabria (a)
1888	Villa del Prado-Talavera de la Reina	(b)
1893	Rincón-Sotillo de la Adrada	(c)
1894	Villa del Prado-Almorox	Manuel Benayas y Portocarrero (d)
1894	Villa del Prado-Almorox y ramal a Sotillo	Luis Zapata y Pérez de Laborda (e)
1894	Rincón-Sotillo de la Adrada	Compañía de Madrid a Villa del Prado (f)
1900	Navalcarnero-Puebla de Montalbán	Francisco Roldán y Vizcaíno (g)
1902	Sotillo de la Adrada-Arenas de San Pedro	(h)
1903	Navalcarnero-Fuensalida	(i)

1907	Puebla de Montalbán-Navalcarnero	Compañía de Madrid a Almorox	(j)
1908	Almorox-Talavera de la Reina	Madrid a Cáceres y Portugal	(k)
1911	Almorox a Jarandilla y ramal a Talavera		(l)

Fuentes: (a) GCH, 20-3-1887, p. 93. (b) B. DÍAZ DÍAZ, Talavera de la Reina durante la Restauración. (c) “Revista Parlamentaria”, GCH, 25-6-1893, p. 303. (d) GCH, 15-7-1894, p. 328. (e) AGA Fondo OP, 11454. (f) AFET, año 1895. (g) GCH, 28-1-1900, p. 42. (h) “Sotillo de la Adrada á Arenas de San Pedro”, GCH, 3-5-1902, p. 211 y “De Sotillo de la Adrada á Arenas de San Pedro”, GCH, 1-1-1903, p. 5. (i) “Tranvía de vapor de Navalcarnero á Fuensalida”, ROP, 1903, p. 352; “Tranvía de vapor de Navalcarnero á Fuensalida”, ROP, 1903, p. 403 y “Tranvía de vapor de Navalcarnero á Fuensalida”, GCH, 16-6-1903, pp. 266-267. (j) “Un proyecto de ferrocarril”, GCH, 16-6-1907, p. 272 y “Juntas y Memorias. Madrid-Villa del Prado Almorox”, GCH, 8-5-1908, p. 211. (k) MCP, Memoria 1908. (l) “Madrid-Villa del Prado”, GCH, 8-6-1911, p. 256.

5.- La Dictadura y Madrid-Almorox

Primo de Rivera y Orbaneja dispuso de amplias pretensiones sobre los caminos. Entre las muchas manejadas por el dictador, el anteproyecto del plan de ferrocarriles de 1925 incluyó la deseada llegada a Talavera; pero, la promesa no encontró acomodo en el Plan Urgente de 1926⁵⁹.

Aconsejada para beneficio militar, la línea a San Martín retomó su necesidad. En 1925 La *Escuela Práctica del Batallón de Ferrocarriles*, para efectuar unas maniobras durante 44 días, tendió unos carriles con galga de 0,60 metros en dirección a Villaviciosa de Odón sobre la destartalada explanación fraudulenta⁶⁰. Cercano el fin del año, las localidades afectadas visitan al presidente del gobierno para solicitar su concurso en apoyo del camino. Su entrega para impulsar el tren es decidida: ofrecen sus términos municipales y comprometen algunas subvenciones⁶¹. Poco más tarde, las ilusiones de los vecinos se reflejan al encomendarse el planteamiento de la línea al cuerpo de ingenieros ferroviarios, con cargo a los fondos de la *Caja Ferroviaria*⁶². Para ejecutar la tarea el Estado dispuso la compra del Almorox, por Real Decreto de 24 de marzo de 1927, y su prolongación a un punto indeterminado del Madrid-Cáceres⁶³. Dirigidos los esfuerzos a erigir la infraestructura, desde 1926 a 1930, recibió 9.758 miles de pesetas⁶⁴. Mientras se consumaba el rescate permanecían incumplidos los auxilios prometidos a nuestra compañía. La *Caja Ferroviaria* autorizó 742.240 pesetas, pero a 31 de diciembre de 1929 sólo había desembolsado la misérrima cuantía de 24.615,27⁶⁵.

Tabla III. Ferrocarril de Madrid a Almorox. Resultados explotación 1893-1929

Año	Productos	Gastos	Coefficiente explotación
1893	298.594,13	360.744,90	120,81
1894	278.728,57	329.800,62	118,32
1895	312.799,76	215.766,91	68,97
1896	281.512,11	210.821,46	74,88
1897	318.886,18	247.255,77	77,53
1898	358.387,51	no ofrece datos	
1899	370.723,15	262.570,87	70,82
1900	396.880,70	284.022,37	71,56
1901	no ofrece datos	no ofrece datos	

Año	Productos	Gastos	Coefficiente explotación
1902	459.624,07	421.536,06	91,71
1903	494.872,00	no ofrece datos	
1904	474.932,00	no ofrece datos	
1905	no ofrece datos	no ofrece datos	
1906	539.990,01	399.045,07	73,89
1907	549.570,46	384.252,39	69,91
1908	568.708,41	no ofrece datos	
1909	547.089,14	341.659,98	62,45
1910	583.513,25	357.060,55	61,19
1911	597.086,29	357.708,97	59,90
1912	678.372,32	430.959,81	63,52
1913	604.732,32	390.554,57	64,58
1914	608.942,25	382.387,57	62,79
1915	650.456,32	402.127,66	61,82
1916	661.140,88	491.514,53	74,34
1917	777.997,60	658.629,58	84,65
1918	944.864,11	973.077,62	102,98
1919	(a) 1.058.592,90 (b) 1.078.567,00	no ofrece datos 1.036.116,00	96,06
1920	1.060.734,41	1.099.091,71	103,61
1921	1.052.296,46	997.408,40	94,78
1922	999.890,29	951.949,76	95,20
1923	1.084.880,61	994.857,35	91,70
1924	1.093.756,55	1.053.207,60	96,29
1925	1.138.104,55	1.093.666,71	96,09
1926	1.046.756,73	1.035.472,14	98,92
1927	983.929,91	970.497,28	98,63
1928	846.280,25	(c)	
1929	761.577,38	1.076.780,00	141,38

Fuente: Salvo mención los datos corresponden al *AFET*. (a) Cifras ofrecidas en 1920. (b) *AFSAE*. (c) El *AFET* se publicó abarcando dos años 1928-1929.

6.- La explotación estatal

El Estado asumió los servicios y planes de prolongación, por Real Decreto de 3 de enero de 1930. Acometidas generosas inversiones, antes del conflicto nacional, los itinerarios Villamanta-Pelayos y San Martín-Casavieja tenían efectuado su allanamiento a falta de algunas obras de fábrica⁶⁶. Otro esfuerzo consistió, en el tendido de los carriles desde Pelayos de la Presa a San Martín de Valdeiglesias. Para la inauguración del tramo, con la asistencia de autoridades civiles y militares, una locomotora recorrió, una sólo vez, los 7,5 kilómetros entre ambas poblaciones⁶⁷. Pero, poco después, nuestro camino tuvo que enfrentarse a los rigores de la contienda civil, con el balance de serios daños.

En la posguerra, la carretera quedó paralizada por las bajas de vehículos y la escasez de combustible. A su vez, la demanda ferroviaria de viajeros aumentó espectacularmente, como consecuencia de las búsquedas madrileñas de imprescindibles alimentos en los agros limítrofes; por tanto, las cargas de detalle se difuminaron en el estraperlo. Sirva el posterior apunte, como muestra de la precedente afirmación. En 1934, los ingresos por viajeros representaron el 47,86% de los productos totales; en 1940, el mismo concepto supuso el 82,27%⁶⁸.

Con objeto de posibilitar los crecientes desplazamientos, la memoria de *Explotación de Ferrocarriles por el Estado* de 1941-1942 enumeraba un conjunto de sugerentes propuestas para potenciar la línea:

- 1.- Estudiar la penetración en Madrid.
- 2.- Mejorar la infraestructura.
- 3.- Establecer una estación de empalme con la Red Nacional en Campamento.
- 4.- Prolongar la línea desde Villamanta, por San Martín de Valdeiglesias, a Arenas de San Pedro.

Estos proyectos, y de modo singular los correspondientes al primer y último apartados, se apreciaban ineludibles. No adolecía la memoria de visión futura. Anunciaba importantes flujos cercanos, que modificarían el ferrocarril en una ruta: “*Capaz de atender al traslado de grandes masas de población que habrían de desplazarse para habitar en lugares adecuados del trayecto y para frecuentar los ríos Alberche, Guadarrama y Tiétar, así como la Sierra de Gredos*”⁶⁹. Veremos, más adelante, la limitada repercusión de estas intenciones.

Tabla IV. Ferrocarril de Madrid a Almorox. Resultados explotación 1930-1942

Año	Productos	Gastos	Coficiente Explotación
1930	(a) 455.339,69	690.659,41	151,68
1931	No ofrece datos	No ofrece datos	
1932	(b) 437.816,60	No ofrece datos	
1933	407.372,21	851.071,80	209,91
1934	390.899,89	868.514,94	222,18
1935	296.502,48	No ofrece datos	
1936	No ofrece datos	No ofrece datos	
1937	No ofrece datos	No ofrece datos	

1938	No ofrece datos	No ofrece datos	
1939	85.825,05	No ofrece datos	
1940	543.428,82	No ofrece datos	
1941	830.758,65	No ofrece datos	
1942	1.256.033,32	No ofrece datos	

Fuente: *AFET* hasta 1934; posteriormente, *EFE*, Memoria 1º de julio de 1941-30 de diciembre de 1942. (a) Explotación por el estado desde febrero, corresponde a los meses de febrero a diciembre. (b) El *AFET* se publicó abarcando dos años 1932-1933.

La explotación del estado ha sido fielmente analizada por Jiménez Vega y Polo Muriel, merced a las memorias de *EFE* y *FEVE*. Nosotros, apoyados en su relato, esbozamos unas breves notas; y, en consecuencia, remitimos al atento lector a su cuidado trabajo⁷⁰. Alcanzó el ferrocarril su cenit viajero durante los cuarenta. Más de un millón de billetes por ejercicio, con tan sólo dos circulaciones por día y sentido, tenían como destinos principales los establecimientos militares de Campamento y Cuatro Vientos, junto a los parajes recreativos de los ríos Alberche y Guadarrama. Finalizada la década, la rivalidad del firme asfáltico y las fuertes y frecuentes subidas de tarifas comenzaron a restar usuarios. Situación que se agudizaría en los sesenta con la llegada de los automotores; más veloces, pero con menores asientos.

Detallaba la memoria de 1943, los tráficos mercantes de los pueblos surcados por sus vías. La piedra, desde las canteras de Cadalso de los Vidrios, representaba el aporte primero, englobando bajo este concepto granito para el adoquinado y grava. Navalcarnero proporcionaba unas 8.000 toneladas de vino, cereales, legumbres, hortalizas y manufacturas como jabones, productos químicos y harinas. La localidad de Villamanta y la cercana Villamantilla, cosechas de la huerta y leña. Ya en la provincia toledana, Méntrida suministraba hortalizas, ramajes y sus renombrados caldos. El ferrocarril volvía a Madrid para servir a Villa del Prado, que transportaba labores de sus huertos y vinos. Introduciéndonos otra vez en Toledo, finalizaba nuestro camino en Almorox donde afluían, de muchos pueblos de la comarca, los vinos, piñones, almendras, hortalizas, frutas y productos de las fábricas de aceite, madera y piñones⁷¹. Esta pincelada sobre las cargas, puede ser completada por los esfuerzos de Jiménez Vega y Polo Muriel. Conforme a su investigación, entre 1943 y 1955, la Pequeña Velocidad ocupaba nueve décimas partes de las expediciones, formadas por: materiales de construcción (34,27%); cal, cemento y yeso (21,80%); piedra (5,99%). Otras mercaderías recogían los trenes: madera (5,71%), aceites (3,89%) y abonos (2,71%)⁷². Prohibida la extracción de áridos en las riberas servidas, desde 1965 el tráfico de mercancías es inexistente⁷³.

El material motor integraba siete *Krauss* 0-3-0T, algunas comunes al ferrocarril “*Fuencarral-Colmenar Viejo*”, en función de los tráficos; tres 1-3-1T, fabricadas por *La Maquinista* para el “*Vasco-Navarro*”, también compartidas con la anterior vía madrileña y otra locomotora procedente del norte: una *Masmyth-Wilson* 1-3-0T. Según Allen y Wheller, tres máquinas inservibles son traspasadas en 1958 del “*Málaga a Fuengirola*”. Para los servicios de viajeros, en 1956 la línea es dotada con dos automotores *MAN* del clausurado “*Ceuta-Tetuán*”; 4 coches automotores *Ferrostahl*, uno de ellos del “*Olot-Gerona*”, rodaban desde mayo de 1959. Uno de los afamados *Zaragoza*, que había trabajado en el “*Tajuña*”, se incorporó tres años más tarde y, aproximadamente hacia 1963, un par de automotores *Billard* y un coche remolque⁷⁴.

En el último inventario de 1963, el ferrocarril estaba atendido por 41 coches, pero sólo 10 de ellos en servicio. Respecto a los vagones, sus efectivos sumaban 195, aunque operativos se disponían de 97. Dotado de 90-100 en los cincuenta, este abultado contingente parece una prueba

de los frenéticos desplazamientos de materiales inservibles que realizaba *EFE*. Y, contaba para tracción, con tres locomotoras y tres automotores⁷⁵.

Tabla V. Coeficiente de explotación de la línea Madrid-Almorox 1943-1964

1943	1944	1945	1946	1947	1948	1949	1950	1951	1952	1953
156,26	130,09	144,74	160,02	175,93	166,55	200,84	220,10	220,36	237,20	256,00
1954	1955	1956	1957	1958	1959	1960	1961	1962	1963	1964
206,10	214,30	272,00	224,40	242,10	229,47	197,90	200,10	186,55	226,92	276,96

Fuente: Memorias de *EFE* y *CONSEJO SUPERIOR DE TRANSPORTES TERRESTRES*

Retomemos brevemente la fortuna de las ambiciosas ideas que interesaban a nuestra línea. La localización suburbial en Madrid representaba un lastre para el crecimiento de los tránsitos de viajeros. Con objeto de solucionar este problema se estudió cómo abordar la capital del reino, pero nunca trascendió al tener que afrontarse el costoso vadeo del río Manzanares. En 1945, al publicar *EFE* el proyecto a la Sierra de Gredos, cobran sentido las ideas de concluir el ferrocarril. Se anunciaba mejorar el trazado y la construcción de un ramal electrificado Villamanta-Arenas de San Pedro con 111,5 kilómetros. *Ferrocarriles y Tranvías* sostenía que la explanación estaba muy avanzada y únicamente quedaba sentar las traviesas y vías, para disponer de la infraestructura en un máximo de dos años⁷⁶. Las fuentes coincidían en señalar como obra complementaria, pero imprescindible para la utilidad de la línea, habilitar una nueva estación término en la Plaza de España de Madrid⁷⁷.

Falta desde el comienzo y lastimada por la guerra, la infraestructura mejoró en sus primeros kilómetros. Enlazó el ferrocarril con la red ancha en 1943, al construirse la estación de Campamento para atender al ramal militar a Leganés, aunque la unión no tuvo fines comerciales⁷⁸. También, en la primera mitad de los cincuenta, se remodeló el término en Goya.

FEVE analiza, en su creación, cómo mejorar las líneas en su custodia. Nuestro camino en 1965 cuenta con una infraestructura deficiente, dotada de carril de escaso peso y en unos 15 kilómetros desprovisto de balasto. Su material rodante parece válido, excepto algunos coches de madera. Los tráficos mercantes son mínimos, mientras que los de viajeros pueden evolucionar de forma notable en el futuro. Suprimidas las inversiones del Plan de Modernización, es aconsejado su desmantelamiento, aunque pretende conservarse la propiedad del tramo Madrid-Navalcarnero para explotarlo como ferrocarril suburbano. Apunta el informe “únicamente a título informativo”, de los terrenos afectos al ferrocarril, entre los que “figura la estación de Goya, [...] cuyo valor sería probablemente del orden de varios cientos de millones”⁷⁹. De forma inmediata, se cumplen los designios. El 17 de diciembre de 1965 los trenes vieron limitado su recorrido hasta Navalcarnero, y el primero de julio de 1970 fue clausurado en su totalidad.

7.- Epílogo: Ilusiones y limitaciones de una vía

El ferrocarril de Almorox inspiró grandes ilusiones, pero no tuvo principio ni fin. Arrancó de un barrio extremo de Madrid, con rumbo indefinido, para extinguirse en una pequeña localidad toledana. Lejano a cualquier fuente de cargas, el desolado negocio no permitió dar cuenta de continuas peticiones para prolongar su recorrido hacia otras poblaciones. No son ajenas a su declive, las disputas entre directivos e inversores, su rigurosa infraestructura, la pésima situación del término en Madrid, sus tarifas desproporcionadas y, por tanto, la competencia del transporte alternativo que no sufría la ruptura de cargas. Próximas a las anteriores limitaciones, ciertas intrigas paralelas

aseguraron su lánguida existencia: los aventureros del San Martín, el fraudulento grupo de Zapata, Lavaggi y Peydro y las trabas de los poderosos consejeros del *Madrid a Cáceres y Portugal*.

En todo caso, los ferrocarriles no son organismos inertes. Nacen, se transforman, mueren, e incluso algunos vuelven a la vida. Atractivo para las cercanías ha emergido. En un primer momento, se adoptó el ancho internacional desde la estación Empalme, del *Suburbano* madrileño, hasta Móstoles. FEVE contrató nueve unidades eléctricas para la línea, pero sin haber entrado en funcionamiento es entregado a RENFE que, en su medida ibérica, comenzó las circulaciones en 1976 entre Laguna y Villaviciosa de Odón. A principios de los noventa, un largo túnel urbano permitió alcanzar Embajadores, y finalmente, logró Atocha para formar la línea Móstoles El Soto-Fuenlabrada, el ferrocarril con mayor éxito viajero del país. Mientras redactamos este trabajo crecen las demandas para, en un futuro cercano, volver a extender sus carriles hasta Navalcarnero.

Bibliografía

- ANUARIO DE FERROCARRILES DE ENRIQUE DE LA TORRE, Varios años.
ANUARIO DE LA INDUSTRIA FERROVIARIA 1945-6 (1946), Madrid, Gráfica Administrativa.
ANUARIO FINANCIERO Y DE SOCIEDADES ANÓNIMAS DE ESPAÑA, Varios años.
ARANGUREN, J. (1992), *Automotores españoles 1906-1991*, Soto de Viñuelas, Aldaba.
CAMBÓ Y BATLLE. F. (1918), *Elementos para el estudio del problema ferroviario en España*, Madrid, Ministerio de Fomento.
CENDAL BÚRDALO, J.J. (1998), *Compañía de explotación de los ferrocarriles de Madrid a Cáceres y Portugal y del Oeste de España*, Madrid, Fundación Empresa Pública.
COBOS, F. (1999), “El ferrocarril de Almorox. El viaje a ninguna parte por tierras toledanas”, *Studia Académica. Revista de Investigación Universitaria*, nº 8, pp. 33-61.
COBOS, F. (2000), “La compañía del ferrocarril del Tajuña. Un estudio sobre las élites en Castilla-La Mancha”, *Studia Académica. Revista de Investigación Universitaria*, nº 9, pp. 101-182.
COMÍN, F.; MARTÍN, P.; MUÑOZ, M. y VIDAL, J. (1998), *150 años de historia de los ferrocarriles españoles*, Madrid, Fundación de los Ferrocarriles Españoles y Anaya.
COMISIÓN PARA FORMAR EL PLAN DE FERROCARRILES SECUNDARIOS (1893), *Proyecto de Informe*, Madrid, Imprenta de Ricardo Rojas.
COMPAÑÍA DE MADRID A CÁCERES Y PORTUGAL, *Memoria 1908*.
COMPAÑÍA DEL FERROCARRIL DE MADRID A SAN MARTÍN DE VALDEIGLESIAS (1887), *Extracto de la memoria relativa a los ferrocarriles de Madrid a San Martín, Béjar y Boadilla*. Madrid, R. Velasco.
DATOS DEL FERROCARRIL A SAN MARTÍN DE VALDEIGLESIAS Y VALLE DEL TIÉTAR (193?), Madrid, J.A. Mateu.
DÍAZ DÍAZ, B. (1994), *Talavera de la Reina durante la Restauración (1875-1923). Política, economía y sociedad*, Talavera de la Reina, Gráficas del Tajo.
DOCUMENTOS DE LA COMPAÑÍA DE EXPLOTACIÓN DE LOS FERROCARRILES DE MADRID Á CÁCERES Y Á PORTUGAL Y DEL OESTE DE ESPAÑA, *Pliego de Condiciones Particulares para la concesión del ferrocarril desde las minas de fosfato situadas en el Calerizo de Cáceres hasta la frontera portuguesa*.
EFE, Memorias de varios años.
EFE (1945), *Ferrocarril a la sierra de Gredos*, Madrid, Tipografía artística.
FERROCARRILES Y TRANVÍAS, Varias referencias.
FERROVIARIOS. Varias referencias.
GACETA DE LOS CAMINOS DE HIERRO, Varias referencias.

- GIMÉNEZ LLUESMA, E. (1906), *Ferrocarriles secundarios. Memoria de los trabajos de la comisión para formar el plan de ferrocarriles secundarios subvencionados por el Estado*, Madrid, Imprenta del Memorial de Ingenieros del Ejército.
- JIMÉNEZ VEGA, M. y POLO MURIEL, F. (2001), *Los fracasos del ferrocarril madrileño: Los casos del ferrocarril Madrid-Almorox y del ferrocarril del Tajuña*. Comunicación presentada al II Congreso de Historia Ferroviaria, Aranjuez.
- LIZANA RIVAS, E. (1993), *El ferrocarril Madrid-Cáceres-Portugal (M.C.P.) y su incidencia territorial*, Madrid, Universidad Complutense de Madrid.
- LÓPEZ BUSTOS, C. (1952), "Aportaciones a la historia de los ferrocarriles españoles. Ferrocarriles secundarios y tranvías de la provincia de Madrid". *Ferrocarriles y Tranvías*, pp. 255-257.
- MADRAZO, S. (1992), "Las comunicaciones entre España y Portugal. Del antiguo régimen a la sociedad capitalista". En *Encuentros sobre el Tajo: El territorio y las comunicaciones*. Cáceres, Fundación San Benito de Alcántara, pp. 119-131.
- MEJIA ALONSO, A. (1992), "Los primeros 75 años del ferrocarril en Guadalajara. Su influencia en la industria y en el comercio". *Wad-Al-Hayara: revista de estudios de Guadalajara*, nº 19, pp. 193-209.
- MORLEY, J. y SPENCER, P.G. (1995), *Locomotives & railcars of the spanish narrow gauge public railways*, Bridlington, Industrial railway society.
- OFICINA DE ESTUDIOS DE LAS COMPAÑÍAS DE LOS FERROCARRILES DEL NORTE DE ESPAÑA Y DE M.Z.A. (1936), *El problema de los ferrocarriles en construcción*. Madrid, Gráfica Administrativa.
- PARRO CARRASCO, M. (1987), *Estudio geográfico histórico de la villa de Almorox*, Toledo, Instituto Provincial de Investigaciones y Estudios Toledanos.
- REVISTA DE OBRAS PÚBLICAS, Varias referencias.
- CONSEJO SUPERIOR DE TRANSPORTES TERRESTRES (1966), *Estudio Económico de las Líneas Dependientes de ferrocarriles de Vía Estrecha..*

Fuentes documentales

- A.G.A. Fondo O.P. (1892), Proyecto de Ciudad Real a Infantes por Almagro y Valdepeñas, presentado por Luis Zapata, 11604.
- A.G.A. Fondo O.P. (1894-98), Proyecto Villa del Prado a Almorox con ramal al Sotillo, presentado por Luis Zapata, 11454.
- Archivo M.Z.A. (1909), Estudio de los proyectos, legislación, subastas, concesiones, apertura de líneas... de ferrocarriles de vía ancha, estrecha y tranvías, Secretaría de Dirección 261/1.

Abreviaturas empleadas

- AFET: Anuario de Ferrocarriles de Enrique de la Torre.
- AFAE: Anuario Financiero y de Sociedades Anónimas de España.
- AGA Fondo OP: Archivo General de la Administración. Fondo Obras Públicas.
- AIF: Anuario de la Industria Ferroviaria 1945-6.
- EFE: Explotación de Ferrocarriles por el Estado.
- FYT: Ferrocarriles y Tranvías.
- GCH: Gaceta de los Caminos de Hierro.
- MCP: Madrid-Cáceres-Portugal.
- MZA: Compañía de los Ferrocarriles de Madrid a Zaragoza y Alicante.
- ROP: Revista de Obras Públicas.

Notas

- 1.- “Compañía del ferrocarril de Madrid á Villa del Prado”, GCH, 2-11-1892, pp. 474-475.
- 2.- MORLEY y SPENCER (1995).
- 3.- “Ferrocarril económico de Madrid a Villa del Prado”, ROP, 15-9-1891, pp. 129-131. También, véase: “Ferrocarril de Madrid á Navalcarnero y Villa del Prado”. GCH, 27-9-1891. pp. 458-459.
- 4.- *Ibíd.*, pp. 129-130.
- 5.- *Ibíd.*, p. 130.
- 6.- AIF, año 1945-6.
- 7.- Fuente AFSET. Según el AFET año 1895, el capital inicial se fijó en cinco millones y medio de pesetas en acciones y otros seis millones y trescientas mil en obligaciones de primera y segunda serie.
- 8.- “Ferrocarril de Madrid a Villa del Prado”, GCH, 4-6-1893, p. 267.
- 9.- AFET, año 1895.
- 10.- En su reapertura son limitados los tránsitos a 20 km./h. GCH, 23-7-1893, p. 352.
- 11.- “Ferrocarril de Madrid a Villa del Prado”, GCH, 4-6-1893, p. 267.
- 12.- *Ibíd.*, p. 267.
- 13.- GCH, 30-4-1893, p. 208 y GCH, 9-7-1893, p. 331.
- 14.- GCH, 12-11-1893, p. 544.
- 15.- GCH, 27-9-1893, p. 411.
- 16.- GCH, 27-1-1894, p. 30 y GCH, 11-2-1894, p. 66.
- 17.- “Lo esperábamos”. GCH, 26-11-1893. pp. 570-571.
- 18.- GCH, 25-3-1894, p. 138. “Proposición de convenio de la Compañía del Ferrocarril de Madrid a Villa del Prado”, GCH, 17-6-1894, pp. 284-285 y GCH, 28-10-1894, pp. 519-520. Según el AFSAE, se emitió una nueva serie de 600.000 pesetas con interés del 6 por ciento.
- 19.- AFET, año 1895.
- 20.- Doux duplicaba sus esfuerzos directivos en el *Torralba-Soria*. Véase: “Lo esperábamos”. *Op. cit.*
- 21.- GCH, 8-9-1895, p. 429. “El ferrocarril de Madrid á Villa del Prado”, GCH, 15-3-1896, pp. 124-125.
- 22.- AFET, año 1899.
- 23.- “Empresa averiada. El ferrocarril de Madrid a Villa del Prado”, GCH, 1-5-1903, pp. 194-195.
- 24.- “Madrid-Villa del Prado”, GCH, 26-10-1902, p. 509.
- 25.- GCH, 1-3-1903, p. 99.
- 26.- “Empresa averiada...”, *op. cit.*, p. 194.
- 27.- “Ferrocarril de Madrid a Villa del Prado”, GCH, 1-5-1904, p. 193.
- 28.- “Madrid a Villa del Prado”, GCH, 1-7-1904, p. 291.
- 29.- “Emisión de obligaciones ferroviarias”, GCH, 16-3-1906, p. 127.
- 30.- “Madrid-Villa del Prado”, GCH, 16-4-1914, p. 173.
- 31.- “Madrid-Villa del Prado-Almorox”, GCH, 1-9-1915, p. 387.
- 32.- “Madrid-Villa del Prado”, GCH, 10-3-1921, p. 90.

33.- AFSET, año 1921.

34.- "Proyecto de enlace Goya-Norte", GCH, 10-8-1922, p. 271.

35.- Valentín Ruiz Senén, como representante del Banco Urquijo, presidió: Madrid a Almorox, Sociedad Madrileña de Tranvías, Vagones Frigoríficos, Sociedad de los Ferrocarriles de Valencia y Aragón, Gas Madrid, Sociedad Metalúrgica Duro-Felguera, Energía e Industrias Aragonesas, Sociedad Hidráulica Santillana, La Industrial Química de Zaragoza, Obras y Construcciones "Hormaeche" y Unión Radio. Ejerció de gerente en Sociedad Eléctrica de Castilla y en Fábrica de Electricidad de Pacífico. Segundo de la Compañía Telefónica Nacional de España, Compañía Arrandataria del Monopolio del Petróleo S.A. y Banco Minero Industrial de Asturias. Las vocalías no son extrañas a tan desconocido personaje: Norte (1921-1933), Madrid a Aragón, Carreño, Ferrocarril y Minas de Burgos, Sociedad de Electrificación Industrial, Compañía Hispano Americana de Electricidad, Sociedad Petrolífera Española, Construcciones Auxiliares del Ferrocarril, Cementos Hispania, Central de Aragón, Banco Urquijo Vascongado, Banco Urquijo Guipuzcoano, Banco Urquijo Catalán, Banco Urquijo, Banco de Crédito Industrial, Unión Eléctrica Madrileña, Electrodo, Tranvía de Musel a Candás, Salamanca-Frontera de Portugal, Standard Eléctrica, Fomento de la Propiedad, Sociedad Española del Acumulador Tudor, Agencia Telegráfica Fabra, Compañía Aragonesa de Minas, La Industrial Química de Zaragoza y Hutchinson Industries del Caucho.

Subdirector de la Compañía de los Caminos de Hierro del Norte de España, la relación de consejos de Eduardo Garre y Rex es dilatada: Madrid a Almorox, Madrid a Aragón, Salamanca-Frontera Portugal, Ferrocarriles y Minas de Burgos, Sociedad Española de Ferrocarriles Secundarios, Compañía de Ferrocarriles de Castilla, Inmobiliaria Valenciana, Oeste de España, Central de Aragón, Pamplona-Logroño, Cariñena-Zaragoza, La Metalurgia del Cobre y de Cobalto y Minas de Barruelo. Hay una extensa nota necrológica de Garre en: "Una gran figura ferroviaria que desaparece. Don Eduardo Garre". FYT, enero de 1932, pp. 2-3.

Hemos recreado los poderes empresariales de ambos personajes en COBOS (2000).

Si examinamos la nómina de la Sociedad de los Ferrocarriles de Valencia y Aragón (línea de Valencia a Liria, por Manises), podemos encontrar una administración casi coincidente. Presidente, Valentín Ruiz Senén; consejero gerente, Eduardo Garre Rex; consejero, Luis Olanda Benito y consejero delegado en Valencia, Juan Sánchez de León e Igual.

36.- Hay un folleto en la Biblioteca Pública de la Comunidad de Madrid, que narra las primeras aspiraciones, véase: COMPAÑÍA DEL FERROCARRIL DE MADRID A SAN MARTÍN DE VALDEIGLESIAS (1887).

37.- COMISIÓN PARA FORMAR EL PLAN DE FERROCARRILES SECUNDARIOS (1893), p. 33.

38.- GCH, 7-1-1900, pp. 7-8.

39.- AFET, año 1902.

40.- "Madrid á San Martín de Valdeiglesias", GCH, 9-3-1902, p. 115.

41.- LÓPEZ BUSTOS (1952).

42.- AFET, año 1895.

43.- A.G.A. Fondo O.P. (1892), Proyecto de Ciudad Real a Infantes por Almagro y Valdepeñas, presentado por Luis Zapata, 11604. A.G.A. Fondo O.P. (1894-1898), Proyecto de

Villa del Prado a Almorox con ramal al Sotillo, presentado por Luis Zapata, 11454. El camino de Guadalajara a los Baños de Trillo es citado por MEJIA ALONSO (1992). Las demás concesiones en AFET, varios años. Antonio de Riera y Gallo, ingeniero constructor del Almorox, realizó los estudios del ferrocarril alcarreño. GCH, 15-11-1891. p. 547.

44.- AFET, año 1897.

45.- PARRO CARRASCO (1987).

46.- GCH, 4-2-1900, pp. 54-55. AFET, año 1901.

47.- A los vínculos entre sagas caciquiles, latifundistas y parlamentarios servidos por M.C.P. - Moret, Gándara, Echegaray, Nolasco, Tenorio, Escribá de Romaní, Beruete, Mugurio, Udaeta, Rózpide...-, dedicamos algunas referencias en: COBOS (1999).

48.- Ministro de Ultramar 1868 y 1897, Gobernación 1883 y 1901, Estado 1885-1886, Fomento y Estado 1892-1895, Presidente del Congreso 1902, Presidente del Gobierno en diciembre 1905-julio 1906 y noviembre 1909-febrero 1910.

49.- DOCUMENTOS DE LA COMPAÑÍA DE EXPLOTACIÓN DE LOS FERROCARRILES DE MADRID Á CÁCERES Y Á PORTUGAL Y DEL OESTE DE ESPAÑA. Pliego de Condiciones Particulares para la concesión del ferrocarril desde las minas de fosfato situadas en el Calerizo de Cáceres hasta la frontera portuguesa.

50.- COMÍN; MARTÍN; MUÑOZ, y VIDAL (1998).

51.- A partir de esta fecha, la producción minera, que debía acercarse en carros hasta Mérida para llegar al país vecino, embarca directamente en el cargadero de Minas de Aldea Moret. Véase: MADRAZO (1992). Sobre la sociedad de ancho ibérico, consúltese: LIZANA RIVAS (1993) y CENDAL BÚRDALO (1998).

52.- “Ferrocarriles secundarios en la provincia de Madrid”, GCH, 24-12-1904, p. 568.

53.- GIMÉNEZ LLUESMA (1906).

54.- “Un proyecto de ferrocarril”, GCH, 16-6-1907, p. 272.

55.- “Juntas y memorias. Madrid-Villa del Prado-Almorox”, GCH, 8-5-1908, p. 211.

56.- COMPAÑÍA DE MADRID A CÁCERES Y PORTUGAL, Memoria 1908, p. 13.

57.- CAMBÓ Y BATLLE (1918).

58.- Archivo MZA (FFE), Estudio de los proyectos, legislación, subastas, concesiones, apertura de líneas... de ferrocarriles de vía ancha, estrecha y tranvías, (1909), Secretaría de Dirección 261/1.

59.- Véanse los trabajos del Anteproyecto en: OFICINA DE ESTUDIOS DE LAS COMPAÑÍAS DE LOS FERROCARRILES DEL NORTE DE ESPAÑA Y DE M.Z.A. (1936).

60.- LÓPEZ BUSTOS (1952) y MORLEY y SPENCER (1995).

61.- “Madrid a San Martín de Valdeiglesias”, GCH, 10-1-1926, pp. 16-17.

62.- “El ferrocarril de Villa del Prado”, GCH, 20-3-1927, p. 99.

63.- DATOS DEL FERROCARRIL A SAN MARTÍN DE VALDEIGLESIAS Y VALLE DEL TIÉTAR (193?).

64.- Memorias de la Caja Ferroviaria, citadas en COMÍN, MARTÍN, MUÑOZ y VIDAL (1998).

65.- “Orientaciones ferroviarias actuales”, GCH, 10-4-1930, pp. 124-125.

66.- DATOS DEL FERROCARRIL A SAN MARTÍN DE VALDEIGLESIAS... (193?). El 15 de agosto de 1935, de un importe total de 28 millones se llevaban gastados 12. Fuente: OFICINA

DE ESTUDIOS DE LAS COMPAÑÍAS DE LOS FERROCARRILES DEL NORTE DE ESPAÑA Y DE M.Z.A. (1936).

67.- Véase sobre el único recorrido: PARRO CARRASCO (1987).

68.- Elaborado mediante los datos de EFE, Memoria 1 de julio de 1941-30 de diciembre de 1942.

69.- *Ibíd.*, p. 93.

70.- JIMÉNEZ VEGA y POLO MURIEL (2001).

71.- EFE, Memoria 1943.

72.- JIMÉNEZ VEGA y POLO MURIEL (2001).

73.- CONSEJO SUPERIOR DE TRANSPORTES TERRESTRES (1966).

74.- ALLEN y WHEELER (1987) y ARANGUREN (1992).

75.- EFE, Memoria 1963.

76.- “Prolongación, hasta Arenas de San Pedro, del ferrocarril Madrid-Almorox”, FYT, agosto 1945, p. 376.

77.- EFE (1945).

78.- “El ferrocarril inaugurado el día de San Fernando”. *Ferrovianos*, julio 1943. pp. 19-20.

79.- CONSEJO SUPERIOR DE TRANSPORTES TERRESTRES (1966).