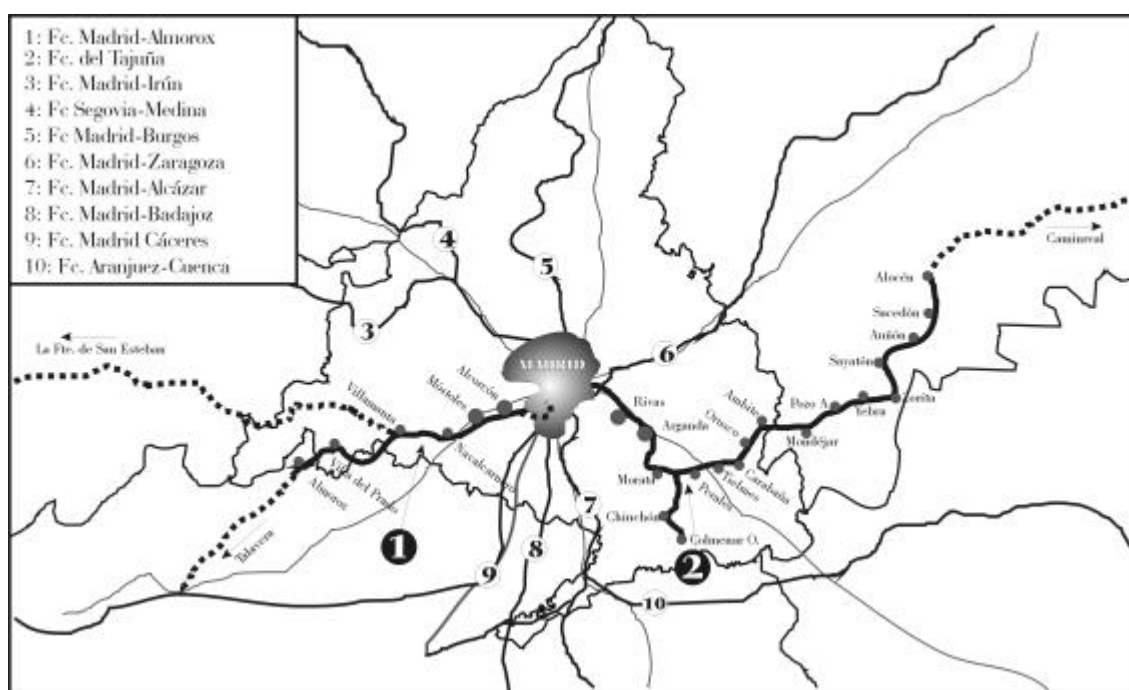


## LOS FRACASOS DEL FERROCARRIL MADRILEÑO: LOS CASOS DEL FERROCARRIL MADRID-ALMOROX Y DEL FERROCARRIL DEL TAJUÑA

Miguel Jiménez Vega y Francisco Polo Muriel  
*Fundación de los Ferrocarriles Españoles*

Como sucede con muchos de los pequeños ferrocarriles que han existido en España, la documentación existente sobre ellos es más bien escasa. Concretamente sobre estos dos ferrocarriles se han publicado muy pocos, aunque sí sustanciales, trabajos de investigación (De los Cobos y González Yanci) y de divulgación (López Bustos, Sánchez Ojanguren, De la Torre Briceño y Ramos)<sup>1</sup>. Esta situación se debe en parte a la ausencia de fuentes primarias para su estudio, si exceptuamos las memorias de explotación que se conservan tanto del ente *Explotación de Ferrocarriles por el Estado* (EFE) y las homónimas de la Compañía del Ferrocarril del Tajuña. No obstante, este vacío de fuentes primarias se ha visto suplido parcialmente por la existencia de otras, de carácter secundario, como son los *Anuarios de Enrique de La Torre* y las noticias y artículos publicados sobre estos ferrocarriles en la *Gaceta de los Caminos de Hierro* y en la *Revista de Obras Públicas*, que nuestro colega De los Cobos ha vaciado meticulosamente, sobre todo en el caso de la *Gaceta*. Por tanto, los trabajos editados constituyen, ya de por sí, una valiosa fuente de información sobre la historia económica de estos dos ferrocarriles.

El presente trabajo pretende efectuar un análisis, lo más objetivo posible, de las causas por las que estos dos ferrocarriles se vieron abocados al cierre tras cerca de 79 años, en el caso del Ferrocarril Madrid-Almorox, y de 112 años en el del Tajuña. Para ello, retrocederemos en el tiempo y repasaremos las particularidades de ambas líneas, sus características técnicas y los tráficó que soportaron a lo largo de sus respectivas vidas económicas. De dichos análisis podremos deducir el porqué estos ferrocarriles que partían desde la capital de España no pudieron mantenerse, en toda su integridad, en funcionamiento hasta nuestros días, como sí sucedió con otros de similares condiciones en otras partes del país.



## **El Ferrocarril Madrid-Almorox**

El 1 de julio de 1970<sup>2</sup> fue cerrado al tráfico el último tramo del ferrocarril Madrid-Almorox, cuando éste ya sólo se explotaba entre la capital de España y el municipio de Navalcarnero (32 Km). Esta clausura, no fue considerada por los Ferrocarriles de Vía Estrecha (FEVE) como un suceso definitivo para todo el tramo, ya que el cierre se vinculó con el inicio de las obras de modernización de la infraestructura y de las instalaciones fijas existentes entre Madrid y Móstoles (12 Km) con el fin de reabrir la al tráfico a la finalización de éstas, pero ya como la primera fase de un nuevo ferrocarril suburbano, en ancho internacional, que debía extenderse hasta Navalcarnero. La ejecución de las obras, para las que existía un préstamo otorgado por el Banco de Crédito a la Construcción por valor de 125 millones de pesetas<sup>3</sup>, fueron encomendadas a la Dirección General de Transportes Terrestres del Ministerio de Obras Públicas.

El objetivo que se había fijado el Estado para con ésta y otras líneas consideradas como suburbanas (Ferrocarriles de Valencia y las líneas Málaga-Fuengirola y Amorebieta-Guernica-Bermeo) consistía en que éstas pudieran prestar un servicio eficiente, acorde con el incremento del número potencial de viajeros generado por el crecimiento poblacional que por aquellos años se registraba en los municipios atravesados y que, a juicio de FEVE, estaban siendo captados por la carretera<sup>4</sup>. Esta visión de futuro ya había sido planteada por el ente Explotación de Ferrocarriles por el Estado durante la posguerra<sup>5</sup>.

La construcción y posterior puesta en explotación de la línea ferroviaria entre Madrid y Almorox, de 74 kilómetros de longitud total, vino a suplir en parte las carencias de transporte para los habitantes y para las mercancías de unas comarcas próximas a la capital del reino que se habían visto discriminadas por el tendido de la red ferroviaria de vía ancha y que, por otra parte, mantenían con ella una secular relación comercial. Así, los productos de las huertas regadas por el Alberche y los afamados caldos del suroeste de la provincia y los de la vecina área mentridana tuvieron en este ferrocarril el cauce de entrada hacia la gran urbe madrileña, aunque, como más adelante analizaremos, la representatividad de estos productos en relación con el tráfico total de mercancías de este ferrocarril fue más bien escasa en relación con otros de naturaleza menos perecedera.

El Ferrocarril Madrid-Almorox inició su andadura durante el último tercio del siglo XIX, cuando en el año 1884 le fue concedido a un grupo belga la concesión de una vía férrea entre Madrid y Villa del Prado. Los trabajos de construcción demoraron seis años, concluyéndose e inaugurándose hasta Villa del Prado en el año 1891. Su ampliación hasta Almorox llegó diez años después, en 1901, ya que la compañía no obtuvo hasta el año 1898 la concesión para culminar el último tramo hasta la población toledana<sup>6</sup>.

Una vez que la punta de los carriles alcanzó la ciudad toledana de Almorox, los gestores y accionistas del ferrocarril pusieron su miras en la unión con la red ferroviaria de vía ancha, mediante la construcción del tramo entre Almorox y Talavera de la Reina, en donde enlazaría con la línea del Madrid, Cáceres y Portugal (MCP), pero fue esta última compañía la que se adelantó, solicitando su concesión y obteniéndola en el año 1908, aunque nunca llegó a llevarla a efecto ni a ejecutar obras de construcción<sup>7</sup>. Este hecho impidió la expansión futura del ferrocarril, quedando aparcado su final de línea en una población (Almorox) con escaso contingente demográfico, con una economía anclada

en el sector primario y que ha mantenido esas mismas constantes a lo largo de todo el siglo XX. No obstante, los intereses hispanobelgas en este ferrocarril promovieron dos concesiones más que tampoco se llegaron a ejecutar. Los tramos en cuestión fueron entre Rincón y Sotillo de la Adrada, concedido en 1894 y entre La Puebla de Montalbán y Navalcarnero, concedido en 1907<sup>8</sup>. Finalmente, las aspiraciones por ampliar el *hinterland* de este ferrocarril se vieron parcialmente saciadas a finales de la Dictadura de Primo de Rivera, cuando su gobierno decidió en 1927 adquirir el ferrocarril a los Urquijo, quienes, con intereses en MCP, habían adquirido previamente el Ferrocarril Madrid-Almorox en el año 1921<sup>9</sup>.

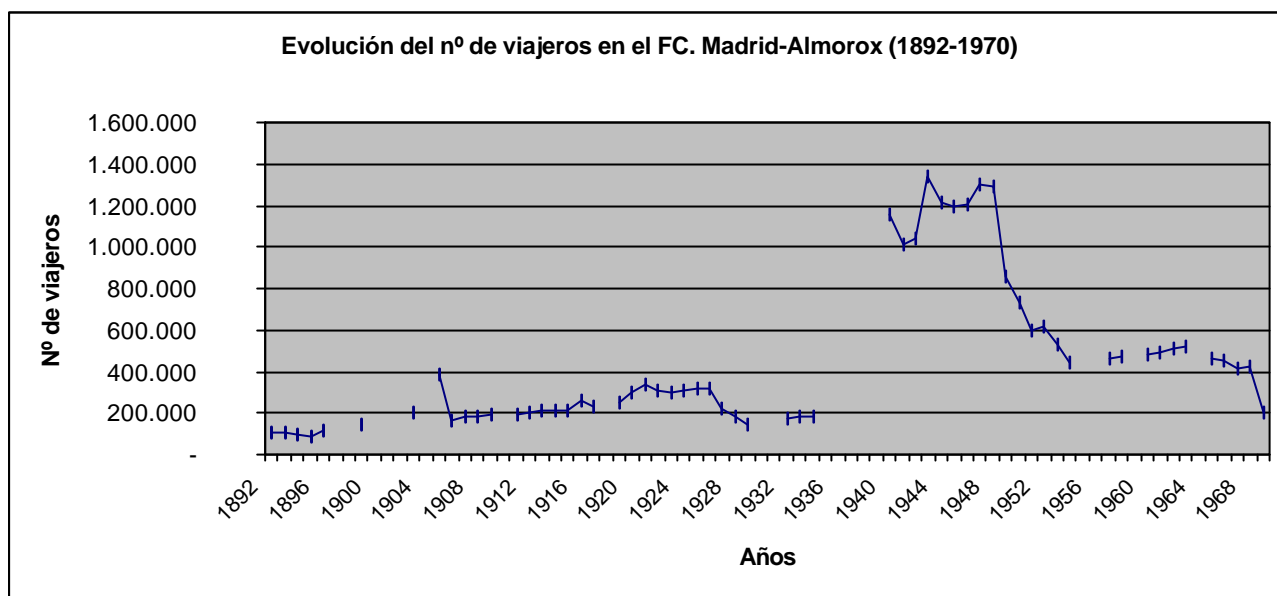
La evolución de la gestión empresarial del Ferrocarril Madrid-Almorox atravesó hasta su adquisición por el Estado en 1930 por varias etapas. La primera de ellas estuvo ligada al convenio que el grupo inversor belga firmó en el año 1891 con el ejército español por el cual se encargó a este último la explotación y el mantenimiento de la línea, que por entonces sólo alcanzaba hasta Villa del Prado, con el fin de que el regimiento de ingenieros ferroviarios practicara sus conocimientos sobre el medio *in situ*. Esta entente sólo duró hasta junio de 1894, cuando el ejército rescindió el contrato tras suspender pagos la compañía ferroviaria<sup>10</sup>. El período que siguió a la suspensión de pagos y al cese de las relaciones contractuales con el ejército fue una etapa administrativamente convulsa en las altas esferas de la compañía ferroviaria por la falta de claridad en las cuentas del negocio<sup>11</sup>. No obstante, es en esta etapa cuando se concluyó la construcción del ferrocarril con su llegada hasta Almorox en el año 1901. Esta situación de inestabilidad cesó tras la adquisición del ferrocarril por parte del Banco Urquijo en el año 1921, último eslabón de titularidad privada hasta que el gobierno del General Primo de Rivera decretó su adquisición en el año 1927, una vez que el Directorio Militar decidiera acometer la prolongación de la línea a San Martín de Valdeiglesias y a Arenas de San Pedro para alcanzar desde esta última la línea del Madrid-Cáceres-Portugal. El traspaso del ferrocarril a manos de la Jefatura de Explotación de Ferrocarriles del Estado se llevó a cabo tras un nuevo decreto promulgado en enero de 1930<sup>12</sup>. Ya en manos de este ente estatal el ferrocarril se mantuvo en el seno del mismo hasta su reorganización y la subsiguiente creación de FEVE en el año 1965, quien explotó el ferrocarril sólo durante un lustro más, cerrándolo, como ya se ha indicado con anterioridad, en dos fases sucesivas.

La infraestructura de la línea presentó en sus orígenes un acabado muy deficiente y varias catástrofes naturales dieron al traste con algunos tramos del ferrocarril poco después de iniciarse su explotación de forma regular<sup>13</sup>. Estas obras y la reconstrucción de la línea por los destrozos producidos durante la Guerra Civil constituyeron, si descontamos las obras de adaptación al ancho europeo iniciadas en 1970, los dos únicos momentos en los que se dedicaron importantes sumas de capital para la reforma de la infraestructura de la línea<sup>14</sup>.

La estación de Madrid se situó en las proximidades de la Quinta de Goya, en un lugar apartado del centro de la ciudad y con el río Manzanares como antesala de la misma, lo cual supuso una desventaja por la desconexión con otras líneas ferroviarias y con los mercados de abastos. No obstante, la estación, según afirma González Yanci, “*creó muy pronto su propio entorno*”<sup>15</sup>, pero entendemos que, aún así, éste no fue suficiente para conseguir incrementar los tráficos de salida desde Madrid y, por tal motivo, como veremos más adelante, uno de los objetivos principales que se marcaron los diferentes gestores de este ferrocarril fue acometer el proyecto de enlace de esta estación con la red de vía ancha y con otras vías de acceso a los mercados centrales de la capital.

## La explotación del ferrocarril y sus resultados económicos

El ferrocarril Madrid-Almorox ofertó desde un primer momento y hasta el final de su vida activa servicios de viajeros y de mercancías. Sus tráficos, en principio modestos, atravesaron por varias etapas, según se observa en las gráficas evolutivas.



Fuentes: *Anuarios de Ferrocarriles y Tranvías de E. De la Torre* (1892-1935); *Memorias de Explotación de EFE* (1941-1964); *Anuario de la Industria Ferroviaria* (1945-1946); *Memorias de Explotación de FEVE* (1965-1970).

La evolución del número de viajeros transportados permite observar cómo desde su inauguración hasta el inicio de la Guerra Civil los tráficos registraron un incremento progresivo que se consolidó tras la ampliación de la línea hasta Almorox en 1901 y que no cesó de crecer hasta los últimos años de la Dictadura del General Primo de Rivera en los que se contrajo el número de usuarios de este ferrocarril. Este receso en el número de viajeros pudo estar motivado por la política de adecuación de firmes y construcción de nuevas pistas carreteras emprendida por el gobierno del Directorio militar y que conllevó el consiguiente incremento de los desplazamientos por las mismas. Así pues, debido al receso, durante la Segunda República el ferrocarril registró un volumen de viajeros muy próximo al que desplazó durante los primeros años de su explotación. Hay que reseñar que durante el período comprendido entre 1912 y 1935 el número de circulaciones diarias era de tres, que los tiempos de viaje se redujeron tan sólo en 20 minutos y el incremento tarifario fue de 11 céntimos. En cuanto a la velocidad media de las composiciones, éstas pasaron a circular de 20 Km/h en 1912 a 22 Km/h en 1935, según se recoge en el cuadro 1.

Durante la Guerra Civil la línea, dividida entre los dos frentes, suspendió sus operaciones al comienzo de las hostilidades. Sus instalaciones sufrieron un acusado deterioro, ya que la columna de África avanzó en paralelo a las mismas durante su ascenso hacia Madrid. Se reabrió el 24 de marzo de 1939<sup>16</sup>.

Ya avanzada la posguerra, una vez concluyeron todas las obras de reparación, el ferrocarril alcanzó el volumen máximo de viajeros transportados, con tan sólo 2 circulaciones por día y sentido, dejando muy atrás los tráficos registrados tanto durante

sus primeros años de explotación como a lo largo del primer tercio de siglo. Se rebasó ya desde la reanudación de la explotación la mítica cifra del millón de viajeros, que fue incrementándose hasta que al final de la década de los cuarenta sufrió una fuerte contracción de la que ya no se pudo recuperar durante las dos décadas siguientes. Paradójicamente, el número de circulaciones en 1950 fue superior al que se ofertaba a mediados de los cuarenta ya que comenzaron a realizarse servicios entre Madrid y Cuatro Vientos para trabajadores vinculados con la Maestranza Aérea. Durante la década de los sesenta el número de viajeros se consolidó en cifras anuales que rondaron de media el medio millón de viajeros. Entendemos que el descenso de viajeros durante esos años pudo contenerse por la introducción de automotores en el servicio regular. El receso del último año de explotación se debió a que el ferrocarril sólo funcionó durante los primeros seis meses de 1970.

Las explicaciones al comportamiento del tráfico de viajeros durante el período comprendido entre 1940 y 1970 son, *a priori*, bastante evidentes. Tras la terminación de la Guerra Civil y al iniciarse un período de carestía y de autarquía económica, el transporte por carretera se redujo ostensiblemente por la falta de carburantes y de parque móvil. Esta circunstancia favoreció poderosamente al ferrocarril en un período en el que los desplazamientos desde Madrid hasta las poblaciones rurales más próximas a la capital se acrecentó por la posibilidad de encontrar en las mismas provisiones que en la capital eran férreamente controladas por los funcionarios encargados de velar por el abastecimiento de víveres. En cambio, la década de los cincuenta supuso la transición de una fase de economía de posguerra a otra de estabilización y de comienzo de la recuperación económica. Y el ferrocarril de Almorox fue sensible a dichos cambios. La normalización de los abastecimientos en la ciudad y el inicio de la recuperación de los transportes por carretera supuso una pérdida progresiva de usuarios, que fue captando el asfalto, hasta que se estabilizó el reparto entre ambos medios durante la década de los sesenta. En este nuevo escenario de competitividad entre medios que se gestó durante la década de los cincuenta y que tuvo su repercusión más clara durante la de los sesenta, la carretera drenó viajeros al tren de Almorox (a pesar de la deficiente capacidad de tráfico de la misma) y obligó al ferrocarril del Alberche a replantarse una nueva estrategia de explotación acorde con los nuevos tiempos. Como muestra de esta situación hemos de señalar que en los años 1954 y 1955 la línea del Madrid-Almorox tuvo que competir, respectivamente, con 12 y 15 empresas de autobuses que tenían recorridos coincidentes con el trazado de este ferrocarril<sup>17</sup>. Por esta circunstancia el Madrid-Almorox recibió aportes especiales bajo el concepto del pago del cánón de coincidencia, establecido por ley el 27 de diciembre de 1947.

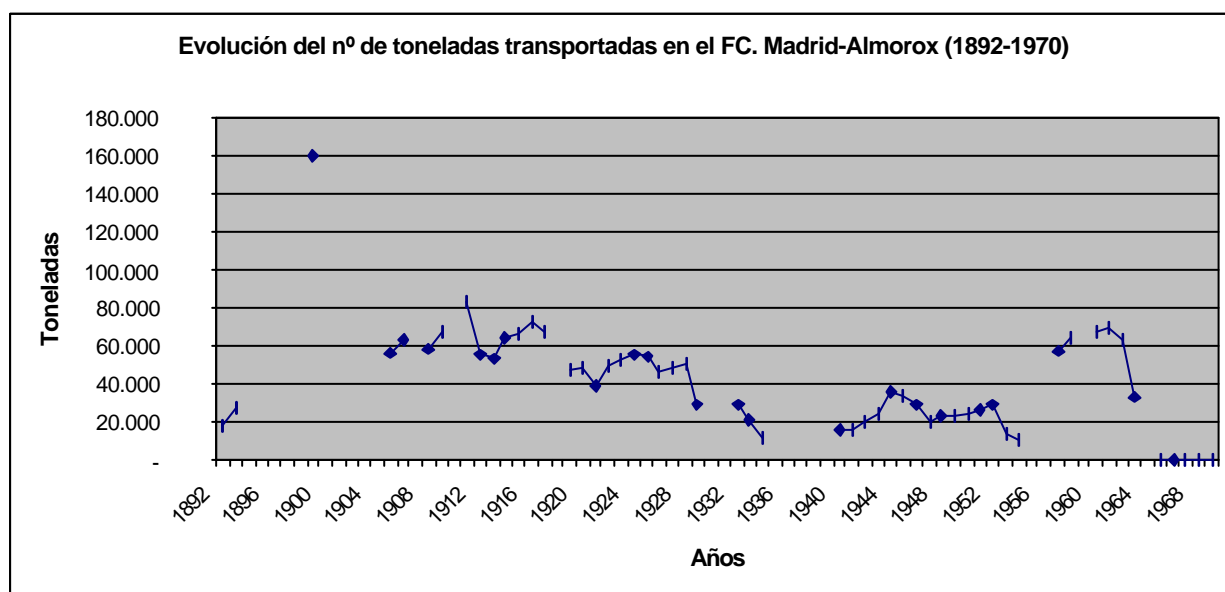
Como colofón al comentario sobre la evolución del tráfico de viajeros, creemos que es interesante ofrecer el dato del número de viajeros que el nuevo Ferrocarril Aluche-Móstoles, ya electrificado, comenzó a desplazar desde el año 1976. En un estudio sobre el tráfico de viajeros de esta línea durante el año 1981 se da cuenta de número de usuarios que utilizaron los numerosos servicios que se ofrecían en la línea en el período comprendido entre marzo y septiembre de aquel año. El cómputo total de viajeros entre esos meses alcanzó la cifra de 7.912.281, que extrapolada para todo el año arroja un total de 13.563.910 usuarios. Con estos datos se puede afirmar que, con la inauguración del Aluche-Móstoles, el número de viajeros en 1981 se multiplicó por 32 si se compara la cifra con la registrada en 1969, último año íntegro de explotación del Madrid-Navalcarnero.

**Cuadro 1: Circulaciones de viajeros del Ferrocarril Madrid-Almorox y de su sucesor el Ferrocarril Móstoles-Aluche durante el periodo 1912-1976**

Años	Número de circulaciones por sentido y día	Km	Tiempo mínimo de viaje	Velocidad media Km/h	Tarifa 2ª Clase Ptas./Km	Observaciones
1912	3	74	3 h. 40'	20	0,074	1 mixto, 1 mixto-correo y 1 mercante sólo hasta Villa del Prado.
1935	3	74	3 h. 20'	22	0,085	1 mixto, 1 mixto-correo y 1 mercante.
1946	2	74	3 h. 40'	20	ND	1 correo y 1 mixto.
1950	6 (laborables) 4 (festivos)	74	3 h. 40'	20	ND	1 correo y 1 mixto diarios hasta Almorox 4 circulaciones en días laborables a Cuatro Vientos (sólo obreros) y 2 en días festivos (sólo para obreros).
1960	6 (laborables) 4 (festivos)	74	1 h. 45'	42	ND	4 automotores diarios hasta Almorox y 2 circulaciones en días laborables a Cuatro Vientos.
1965	6	74	1 h. 45'	42	ND	2 circulaciones realizaban el recorrido sólo hasta Navalcarnero.
1970	8 (laborables) 7 (festivos)	32	ND	ND	ND	En días laborales existía 1 circulación hasta Cuatro Vientos.
1976	138	12	15'	48	1,090	72 circulaciones en horas punta y 66 circulaciones en horas valle, desde las 6 a las 23 horas. Se introducen billetes reducidos y abonos.

Fuentes: Guías y Horarios de ferrocarriles citados en la bibliografía y RENFE (1976).

El tráfico de mercancías, aunque con un desenlace similar, observó una dinámica diferente según se desprende de los datos recopilados y que se muestran en el gráfico evolutivo. A pesar de la falta de datos estadísticos en algunos de los años de explotación se pueden establecer diferentes etapas. En los primeros años, el ferrocarril experimentó un incremento progresivo de tráfico que fue consustancial al número de kilómetros abiertos a la circulación. Esta benigna situación, con ligeros altibajos, se consolidó durante la *Gran Guerra* (1914-1919) y se quebró a su terminación, iniciándose una caída vertiginosa durante toda la década de los veinte y de los treinta.



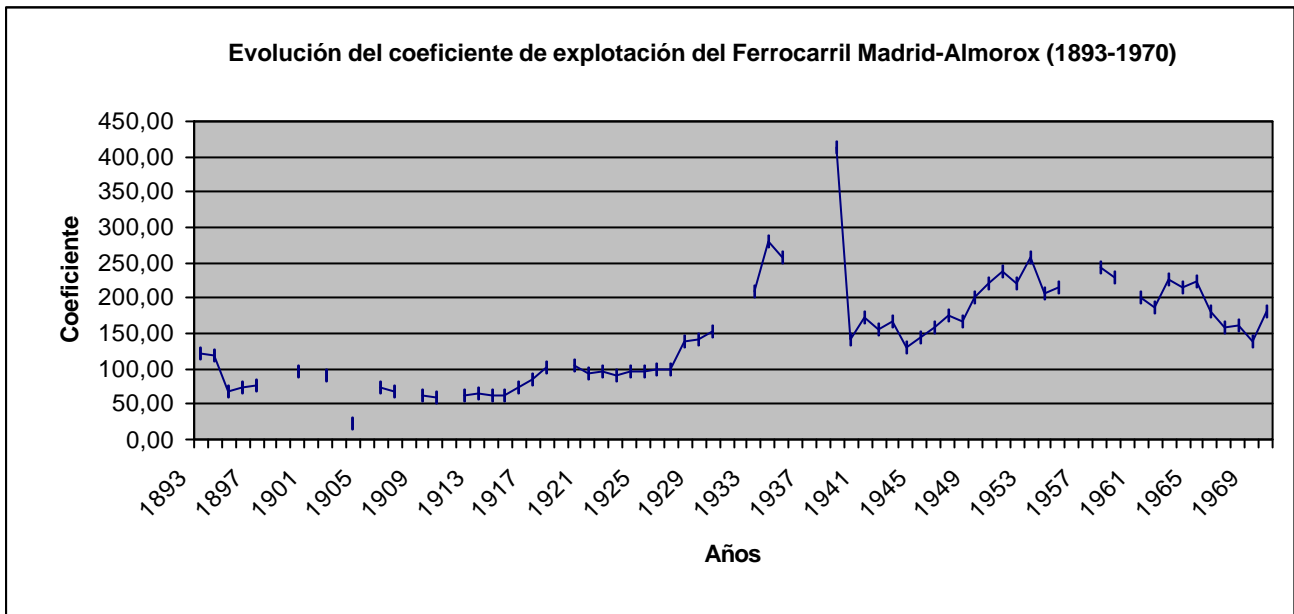
Fuentes: *Anuarios de Ferrocarriles y Tranvías de E. De la Torre* (1892-1935); *Memorias de Explotación de EFE* (1941-1964); *Anuario de la Industria Ferroviaria* (1945-1946); *Memorias de Explotación de FEVE* (1965-1970).

La reanudación del servicio ferroviario tras la Guerra Civil no supuso, como sucedió con el tráfico de viajeros, un incremento espectacular del tráfico, al menos del declarado<sup>18</sup>. La carestía y la lenta reanudación de las actividades agrícolas e industriales motivaron un comportamiento más inerte.

Dentro de una selección de productos que supone el 77,36% del total transportado durante el período comprendido entre 1943 y 1955 en régimen de Pequeña Velocidad se observa cómo, en primer lugar, figuran todos los relacionados con la construcción y la obra pública (materiales un 34,27%; cal, cemento y yeso un 21,80% y piedra un 5,99%). El segundo lugar lo ocupan los combustibles: vegetales (11,92%), minerales (9,90%) y resinas y combustibles líquidos (3,80%), que durante esos años registraron importantes volúmenes de movimiento. En los últimos lugares se encuentran productos relacionados con la actividad maderera (5,71%), seguidos finalmente por los aceites (3,89%) y los abonos (2,71%)<sup>19</sup>. Durante estos años de menor competencia con la carretera, el tráfico mayoritario era de pequeña velocidad un 89% frente a un 11%<sup>20</sup>. De hecho, según informan las Memorias de Explotación de EFE, la batalla particular que este ferrocarril mantenía con la carretera por el transporte de las mercancías perecederas en régimen de gran velocidad se daba ya por perdida en la década de los cuarenta por su nula conexión con los mercados centrales de la capital y por el menor coste que para el productor suponía trasladar la producción en camiones directamente desde el campo de cultivo y sin rupturas de carga hasta los centros de distribución y venta en Madrid<sup>21</sup>. No obstante, el volumen de las mercancías transportadas en régimen de gran velocidad desde las poblaciones de la línea fue bastante más superior al que se expidió desde la estación de Goya en Madrid<sup>22</sup>.

Ya en los primeros años de la década de los sesenta, este ferrocarril experimentó un incremento considerable en sus tráficos de carga, que vinieron a coincidir con la práctica duplicación del parque de vagones, ya que el número de éstos a comienzos de los sesenta rondaba la cifra de 165, mientras que diez años atrás el número estaba en torno a los 90-100, cifra que se venía manteniendo desde la adquisición de la línea en 1921 por el Banco Urquijo<sup>23</sup>. Las espectaculares cifras registradas entre finales de los cincuenta y comienzos de los sesenta contrastan con los insignificantes volúmenes de movimiento efectuado entre 1966 y 1970, tras el cierre en 1966 de Navacarnero a Almorox<sup>24</sup>. Este hecho demuestra que las mercancías se captaban en dicho tramo.

La explotación del Ferrocarril del Alberche durante toda su vida activa arrojó unos balances económicos bastante diferenciados, lo cual permite distinguir dos grandes períodos. El primero de ellos abarcó desde los primeros años de explotación hasta el año 1928, dos años antes a la anunciada (desde 1927) adquisición por el Estado. Se puede afirmar que durante este período los resultados económicos fueron del todo rentables. Sólo se registraron dos momentos en los que los gastos superaron sensiblemente a los ingresos: 1893-1894 y 1918-1920. Ya durante el período de control estatal los resultados económicos de este ferrocarril navegaron a la deriva. Los gastos pasaron a ser muy superiores a los ingresos. Desde la adquisición por el Estado los dos mejores ejercicios, aunque deficitarios, del ferrocarril correspondieron a los años 1944, en plena posguerra, y al 1969, a tan sólo seis meses del cierre del ferrocarril y cuando ya se encontraba clausurado el tramo Navacarnero-Almorox.



Fuentes: *Anuarios de Ferrocarriles y Tranvías de E. De la Torre* (1892-1935); *Memorias de Explotación de EFE* (1941-1964); *Anuario de la Industria Ferroviaria* (1945-1946); *Memorias de Explotación de FEVE* (1965-1970).

### El Ferrocarril del Tajuña

Al igual que sucedió con el otro modesto ferrocarril objeto de este estudio, el Ferrocarril del Tajuña tuvo a lo largo de toda su historia una lánguida existencia. Su puesta en marcha, quizás más fruto de los intereses especulativos que surgieron al hilo del negocio ferroviario español tan típicos de finales del siglo XIX y principios del XX, que de la propia actividad empresarial de transporte, concitó las ilusiones y esperanzas de progreso del entorno rural por el que se tendieron las vías.

A diferencia de otros ferrocarriles secundarios, el ferrocarril del Tajuña, o el ferrocarril Madrid-Aragón, como fue conocido durante gran parte de su existencia, no tuvo una muerte rápida. Su vida fue asaz azarosa, mutando su razón de ser en varias ocasiones, siendo especialmente revolucionaria la última de ellas.

De los que un día fueron los 160 kms explotados por este ferrocarril hoy tan sólo sobreviven los 21 que van de Vicálvaro a Arganda del Rey, trocados hoy en moderno metro. Pero si hay que poner una fecha a la muerte de este ferrocarril hay que situarla en 1953, año en que se suprimió el servicio de viajeros<sup>25</sup>. Concluía así una historia que había tenido unos comienzos más que modestos.

Fue en 1881 cuando se hincaron los primeros carriles que se pensaban iban a llegar a Arganda. Fue un tranvía a vapor que apenas pasó de la por entonces localidad de Vallecas<sup>26</sup>. Este tranvía industrial (iba a una canteras) cedió paso a otro intento que llegó algo más lejos, hasta Vaciamadrid, también bajo la apariencia de ferrocarril industrial. Una ulterior ampliación de la concesión, que obligaba al concesionario a prestar servicio de viajeros, llevó el primer tren hasta Arganda en 1886, ya bajo el paraguas de la nueva compañía Ferrocarril Madrid-Arganda<sup>27</sup>.

Una pésima infraestructura y una penosa gestión, más atenta a la especulación de concesiones que a la pura explotación hizo que el ferrocarril quebrara en 1893. Ya que aún el Estado no había previsto la contingencia de explotar ferrocarriles propios, se creó ex-profeso un Consejo de Incautación que gestionó el ferrocarril hasta 1901<sup>28</sup>. Es por



entonces cuando hace su entrada en escena el capital belga, uno de los más activos en la historia ferroviaria española.

La nueva Compañía del Ferrocarril del Tajuña, empresa creada en 1888, tenía líneas concedidas como prolongaciones del Madrid-Arganda. Esta empresa, antes de la compra del tramo inicial de la línea, ya había comenzado a construir sus vías, que subían desde Arganda hacia Colmenar de Oreja y con un ramal a Orusco<sup>29</sup>. Los francos belgas afluyeron con generosidad al Tajuña, que pronto vio llegar las locomotoras hasta Morata de Tajuña (1901), Colmenar de Oreja (1903) y, finalmente a Orusco en 1910. Las vías se renovaron y el parque móvil ganó en potencia y, en consecuencia, en eficacia en el servicio<sup>30</sup>

Los empresarios belgas vieron la posibilidad de hermanar sus vías con otro ferrocarril hispano-belga: el Central de Aragón. A tal fin, en 1919 cambiaron su nombre por otro más ambicioso: Ferrocarril Madrid-Aragón. Y, bajo la concesión de Orusco a Cifuentes, empezaron a tender vías hacia Teruel. La dificultad de construcción, los nullos tráficos que daban los nuevos tramos inaugurados (ya que se atravesaba una zona semidesértica) hizo que el ambicioso proyecto fuera languideciendo, situándose el punto extremo, alcanzado en 1921, en la pequeña villa alcarreña de Alocén, a 142 kms de Madrid<sup>31</sup>. Les quedaban casi otros tantos para llegar a Caminreal pero los fondos no llegaron para más que iniciar la explanación entre Alocén y Cifuentes. El término de la línea era un lugar perdido, una estación en un paraje remoto que, en el mejor de los casos, con el ferrocarril construido en su integridad no hubiera sido mucho más que un apartadero o apeadero.

La creciente competencia de la carretera, la creación de un servicio de autobuses más rápido y fiable que el ferrocarril hizo que, poco a poco, la línea fuera languideciendo. La construcción del embalse de Entrepeñas anegó y, obviamente, clausuró el tramo final entre Auñón y Alocén (1943)<sup>32</sup>. Pero las cifras eran cada vez más duras y la empresa ferroviaria abandonó el servicio de viajeros el 1 de abril de 1953. Ya como ferrocarril industrial centró su actividad en el transporte de clinker calizo, casi en exclusividad a un único cliente, de tal forma que en 1964, la empresa Portland Valderribas compró el ferrocarril explotando únicamente el tramo entre las canteras de El Alto en Morata de Tajuña y la cementera de Vicálvaro<sup>33</sup>. El resto de las líneas aún en pie fueron desmanteladas progresivamente. Finalmente, en 1999 la línea fue cerrada al convertirse el tramo Vicálvaro-Arganda en soporte de una nueva línea de Metro. Finalizaba así más de un siglo de historia ferroviaria, aunque ciertamente, hoy día aún cabe seguir hablando de tren, aunque sea bajo la apariencia de un metropolitano.

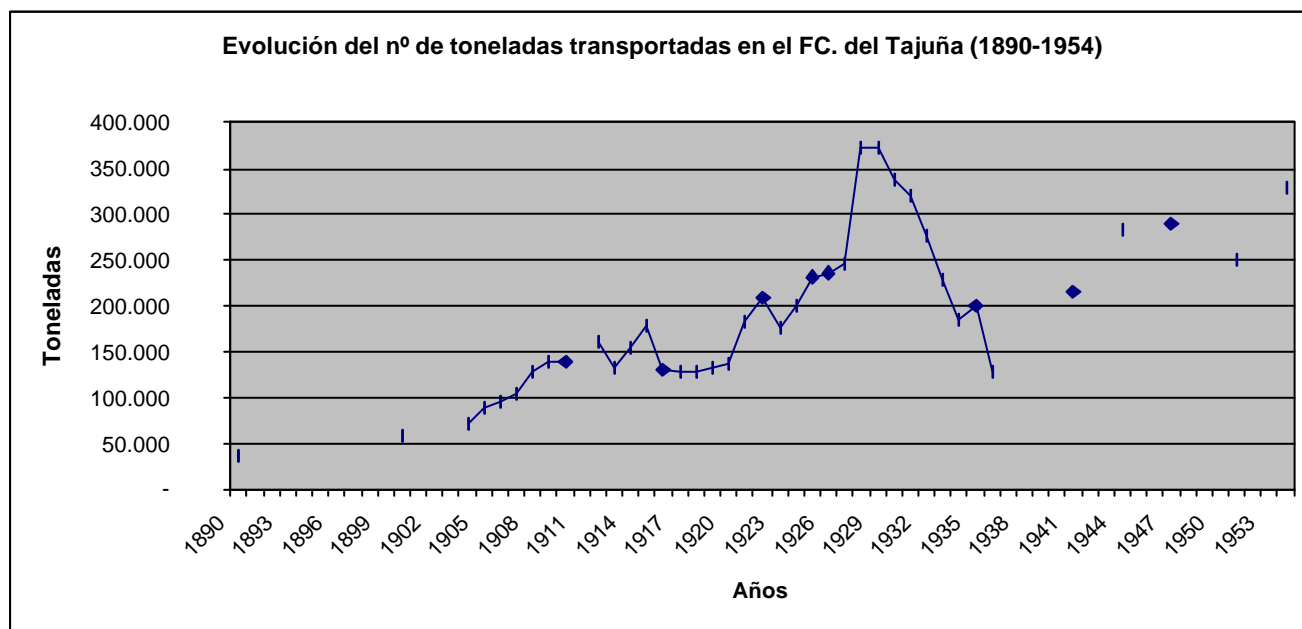
### **La evolución de los datos**

Este ferrocarril llegó a tener un máximo de 160 kms. De ellos, 47 correspondían a un tramo común hasta la estación de Tajuña, un empalme de vías en pleno campo. Desde aquí salían dos ramales. Uno, de 17 kms hacia Colmenar de Oreja, pasando por Chinchón. El otro, mucho más largo, de 96 kms, llegaba hasta la localidad de Alocén, a orillas del Alto Tajo en Guadalajara. Esta máxima longitud fue alcanzada en 1921. Hasta entonces la progresión fue desarrollándose a base de crecimientos escalonados. La aparición de las diversas compañías que fraguaron su historia se solían traducir en incrementos (o decrementos en su época final) del tramo explotado.

La llegada de los empresarios belgas supuso el máximo esplendor del ferrocarril. En 1921 alcanzó su cénit<sup>34</sup>, y se posicionó en ese *statu quo* durante unos 20 años. A partir de ahí, la longitud de tramos en servicio fue aminorándose lenta pero imparablemente. Sus últimos 35 años han sido los más estables: 34 kilómetros de trazado explotados en régimen de trenes puros lanzadera entre la cantera de El Alto y la cementera de Vicálvaro. Esta situación podría haberse mantenido durante unos años más de no haber sido por las presiones de las ciudades que crecieron en su entorno

Este perfil de meseta no se corresponde con las cifras del material móvil que la compañía declaraba tener en servicio. Desde sus orígenes, con 3 locomotoras, 6 coches y 40 vagones, no paró el incremento del parque, declarando al final de su época de ferrocarril universal (viajeros y mercancías) tener en servicio 19 locomotoras, 44 coches y 330 vagones y dos automotores<sup>35</sup>. Ciertamente es que ese amplio parque estaba en gran parte en talleres o en baja casi permanente.

Con este material móvil se atendía un modesto tráfico mercante, de áridos para cementeras y otros materiales de construcción, productos hortícolas (especialmente vinculados a la azucarera de La Poveda) y otras mercaderías<sup>36</sup>. Las cifras del volumen de mercancías transportadas por el ferrocarril muestran una carrera ascendente, aparentemente imparable, que toca techo en el ejercicio de 1928. Desde entonces, la recesión económica general, sumada al imparable avance del tráfico carretero hace que las cifras se desplomen hasta el inicio de la guerra civil<sup>37</sup>. Paradójicamente, este conflicto aporta importantes tráfico mercante al ferrocarril, debido al colapso del tráfico carretero y de otras líneas ferroviarias, afectadas por los combates.



Fuentes: *Anuarios de Ferrocarriles y Tranvías de E. De la Torre* (1892-1935); *Memorias de Explotación de la Compañía de los Ferrocarriles del Tajuña* (1920-1944); *Anuario de la Industria Ferroviaria* (1945-1946).

Los resultados como ferrocarril de mercancías siguieron siendo buenos tras la posguerra y marcaron lo que sería el futuro de este tren: un ferrocarril puro mercante que al final sería copado por su principal cliente: Cementos Valderribas.

Este tráfico mercante se completaba con un modestísimo tráfico de viajeros. Básicamente, los tráficos hasta la Guerra Civil eran de un tren por sentido entre Madrid y Alocén y otros dos por sentido, de los cuales uno iba hasta Colmenar y el otro alternaba su recorrido desde Madrid a Colmenar o a Mondéjar los días pares y los noes. La llegada de los dos autovías en 1934<sup>38</sup> disminuyó los costes de operación y los tiempos de recorrido pero, debido a la falta de combustibles en la posguerra<sup>39</sup>, éstos volvieron a dejar paso a los trenes tirados por locomotoras de vapor que, al tiempo de ser más lentas, circulaban por unas vías cada vez más maltrechas. Así, se muestra en el cuadro de tiempos de recorrido, que casi se duplican entre los primeros años y la época de la clausura.

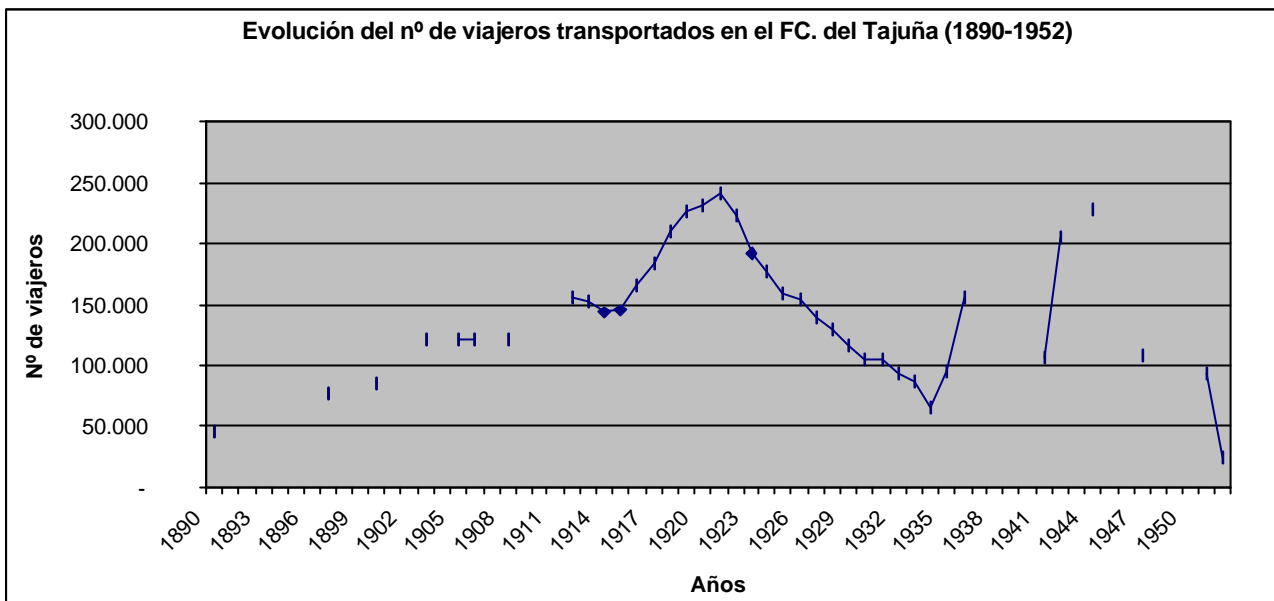
**Cuadro 2: Circulaciones de viajeros del Ferrocarril Madrid- Alocén durante el periodo 1912-1950**

Años	Número de circulaciones por sentido y día	Km	Tiempo mínimo de viaje	Velocidad media Km/h	Tarifa 2ª Clase Ptas./Km	Observaciones
1912	3-2	83	3 h. 46'	22	0,053	1 mixto, 1 correo y 1 mercante. 3 trenes a Colmenar y 2 a Orusco
1935	3	143	3 h. 35'	41	0,086	Autovías. Uno de los trenes alterna recorrido (días pares/impares) a Colmenar o a Mondéjar
1946	1	122	6 h. 37'	18	ND	1 correo, con ramas a Auñón y Colmenar
1950	1	122	6 h. 37'	20	ND	1 correo a Colmenar. Entre Tajuña y Auñón 1 mixto

Fuentes: Guías y Horarios de ferrocarriles citados en la bibliografía.

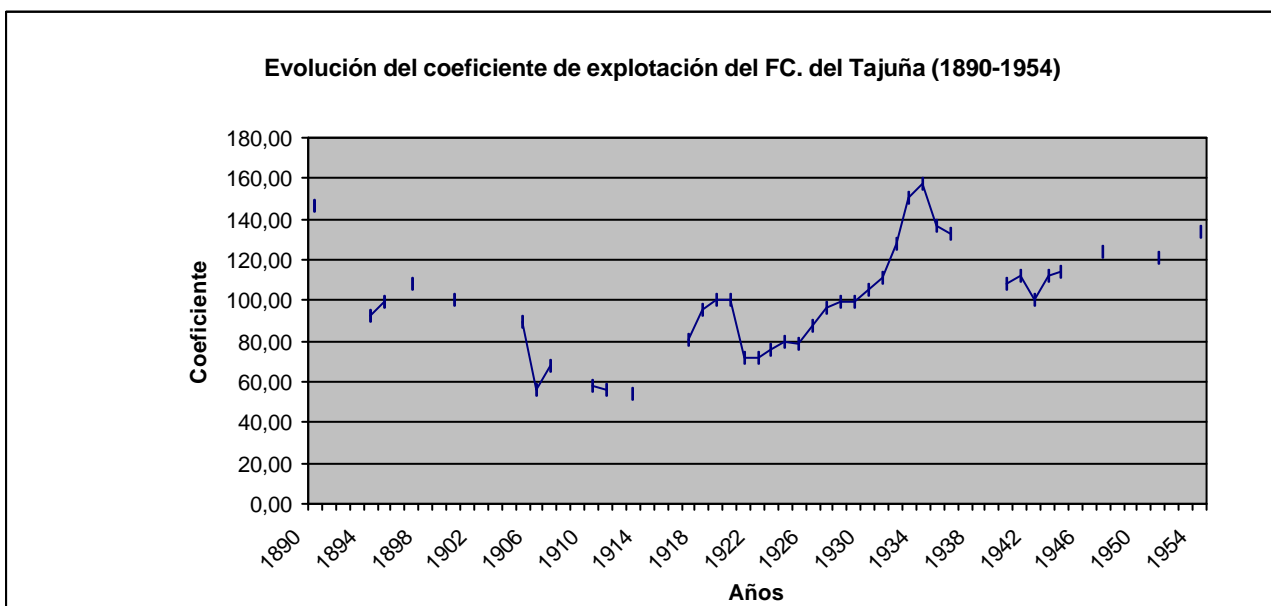
Este calamitoso servicio sólo podría funcionar en régimen de monopolio obligado pero, en un sistema abierto, los autobuses fueron machacando literalmente la cuenta de resultados del apartado de viajeros del ferrocarril. Así, los primeros años la cifra de viajeros no hacía sino aumentar, alcanzó su techo en el año 1921, con 241.000 viajeros. Fue precisamente éste el año en que se alcanzó también la máxima longitud de vías construidas.

Pero desde aquí las cifras iniciaron un descenso en picado. Tan solo los años de la guerra civil y la posguerra parecieron presentar un resurgir del ferrocarril en su vertiente de movimiento de personas<sup>40</sup>. Pero tanto la crisis iniciada a comienzos de los 20 como el aparente resurgir de la posguerra hay que atribuirlo a su gran enemigo: la carretera<sup>41</sup>. Así, la conocida explosión del parque de camiones que trajo consigo el fin de la I Guerra Mundial hizo que éstos (y también los autobuses) iniciaran una progresiva captación de tráficos hasta ahora cautivos del ferrocarril. Esta competencia se hizo más palpable desde la puesta en marcha del ACircuito Nacional de Firms Especiales@ Este primer plan de carreteras del año 1926 afectó, entre otras, a la Nacional III, de Madrid a Valencia, con un tramo común con nuestro ferrocarril: los autobuses y camiones tenían ahora además un excelente camino para ir desde Madrid hasta Perales de Tajuña y Arganda<sup>42</sup>.



Fuentes: *Anuarios de Ferrocarriles y Tranvías de E. De la Torre* (1892-1935); *Memorias de Explotación de la Compañía de los Ferrocarriles del Tajuña* (1920-1944); *Anuario de la Industria Ferroviaria* (1945-1946).

En este marco, el fuerte repunte de la posguerra se debió a la importantísima destrucción del parque móvil de carretera español y la falta de combustibles, que confirió en aquellos duros años al ferrocarril un papel crucial para articular la movilidad nacional.



Fuentes: *Anuarios de Ferrocarriles y Tranvías de E. De la Torre* (1892-1935); *Memorias de Explotación de la Compañía de los Ferrocarriles del Tajuña* (1920-1944); *Anuario de la Industria Ferroviaria* (1945-1946).

Con la paulatina recuperación nacional las cosas volvieron a su fuero habitual, de tal forma que los tráficos sufrieron el mayor desplome de la historia de este ferrocarril, hasta la ridícula cifra de 23.000 viajeros el penúltimo año de funcionamiento.

Las cifras disponibles de la cuenta de resultados del ferrocarril abarcan un largo periodo desde su nacimiento hasta su cierre como ferrocarril universal en 1954. Son cifras elocuentes que muestran cómo la empresa ferroviaria perdió cualquier expectativa de beneficio a partir del año 1925. Un catastrófico servicio de viajeros, una larguísima línea para mantener y un parque obsoleto, básicamente formado por locomotoras de vapor de muy oneroso mantenimiento abultaban unos números rojos que sólo el incremento de tráficos de la guerra civil fue capaz de, al menos transitoriamente, moderar. Curiosamente, el incremento del déficit en la postguerra no fue tan acelerado como en la década anterior pero, ante las pocas expectativas de remontar cuentas arrastrando el lastre de un lastimoso servicio de viajeros y una larguísima línea que solo originaba gastos y apenas ingresos, se abandona el servicio de viajeros y se limitan los tráficos la único cliente que justificaba el mantenimiento del servicio ferroviario: Valderribas.

### **Balance global**

Del análisis realizado con anterioridad para los dos ferrocarriles se desprende que, por una parte, el Ferrocarril Madrid-Almorox se estancó en las dos últimas décadas de su explotación cuando perdió en todos sus frentes la batalla particular que tenía con el transporte por carretera y cuando las demandas de transporte en los municipios del área metropolitana se incrementaron por el crecimiento poblacional de los mismos.

Efectivamente, si exceptuamos a Madrid, el crecimiento de población en los municipios más próximos a la capital (Alcorcón, Móstoles, Villaviciosa de Odón y Navalcarnero) fue espectacular, sobre todo en los casos de Alcorcón y Móstoles, a partir de la década de los setenta del siglo XX. En cambio, el resto de municipios por donde atravesaba dicho ferrocarril (sobre todo los que escapaban del área de influencia metropolitana) bien mantuvieron un comportamiento demográfico bastante estable durante todo el siglo (como sucedió con Almorox), bien iniciaron un proceso de despoblamiento que favoreció la disminución de la actividad económica de dichos enclaves. A continuación, se muestra un cuadro con los datos de población de los municipios más importantes de la línea, exceptuando, claro está, el caso particular de Madrid.

**Cuadro 3: Evolución e incremento porcentual del número de habitantes en las principales poblaciones servidas por el Ferrocarril Madrid-Almorox (1900-1995)**

AÑOS	ALCORCÓN		MÓSTOLES		NAVALCARNERO		V.DE ODÓN		V. DEL PRADO		ALMOROX	
	HABS.	% Incrmto.	HABS.	% Incrmto	HABS.	% Incrmto.	HABS.	% Incrmto	HABS.	% Incrmto	HABS.	% Incrmto.
1900	657	-	1.334	-	3.854	-	1.569	-	2.455	-	2.422	-
1910	748	1,85	1.530	13,84	4.510	17,02	1.494	-4,78	2.741	11,65	2.750	13,54
1920	820	9,63	1.559	1,90	4.630	2,66	1.370	-8,30	2.777	1,31	2.809	2,15
1930	809	-1,34	1.700	9,04	5.011	8,23	1.389	1,39	2.771	-0,22	2.864	1,96
1940	614	-24,10	1.819	7,00	4.783	-4,55	1.510	8,71	2.579	-6,93	2.678	-6,49
1950	759	23,62	2.082	14,46	4.617	-3,47	1.621	7,35	2.601	0,85	2.660	-0,67
1960	3.356	342,16	2.886	38,62	4.681	1,39	2.215	36,64	2.682	3,11	2.644	-0,60
1970	46.048	1272,11	17.836	518,02	6.212	32,71	3.118	40,77	2.747	2,42	2.146	-18,84

AÑOS	ALCORCÓN		MÓSTOLES		NAVALCARNERO		V.DE ODÓN		V. DEL PRADO		ALMOROX	
	HABS.	% Incrmtó.	HABS.	% Incrmtó.	HABS.	% Incrmtó.	HABS.	% Incrmtó.	HABS.	% Incrmtó.	HABS.	% Incrmtó.
1981	140.657	205,46	149.649	739,03	8.034	29,33	6.102	95,70	2.770	0,84	2.169	1,07
1991	140.245	-0,29	193.056	29,01	10.294	28,13	13.143	115,39	3.290	18,77	2.117	-2,40
1995	143.532	2,34	199.411	3,29	11.469	11,41	16.427	24,99	3.702	12,52	2.279	7,65

Fuente: INE, 1900-1991: Población de hecho; 1995: Población de derecho.

El comportamiento poblacional de esos municipios tuvo su lógica repercusión en la actividad comercial de los mismos<sup>43</sup>. En el siguiente cuadro se aprecia cómo, partiendo todos los municipios seleccionados de una implantación comercial bastante parecida, sólo logran distanciarse aquellos (Alcorcón y Móstoles) que se encontraban más próximos a la capital y que recibían, por tanto, más directamente el influjo capitalino. El resto de municipios ha experimentado también crecimientos, pero éstos han sido de menor magnitud si se los compara con los registrados en Alcorcón y Móstoles. Se puede afirmar por tanto que Navacarnero, Villaviciosa de Odón, Villa del Prado y Almorox han tenido una evolución más propia de una dinámica de desarrollo rural que de área de influencia metropolitana.

#### Cuadro 4: Evolución del número de licencias comerciales en las principales poblaciones servidas por el Ferrocarril Madrid-Almorox (1963-1993)

AÑOS	ALCORCÓN		MÓSTOLES		NAVALCARNERO		V.DE ODÓN		V. DEL PRADO		ALMOROX	
	Nº Lic.	% Incrmtó.	Nº Lic.	% Incrmtó.	Nº Lic.	% Incrmtó.	Nº Lic.	% Incrmtó.	Nº Lic.	% Incrmtó.	Nº Lic.	% Incrmtó.
1963-1964	63	-	73	-	119	-	77	-	89	-	33	-
1973-1974	1.315	1.987,30	539	638,36	155	30,25	76	-1,30	51	-42,70	53	60,61
1983-1984	2.055	56,27	2.358	337,48	256	32,90	108	42,11	70	37,25	57	7,55
1991-1993	2.510	22,14	3.185	35,07	286	38,83	185	71,30	105	50,00	64*	12,28

\* Los datos del municipio de Almorox corresponden al período 1986-1987 y proceden del *Anuario del Mercado Español* de BANESTO.

Fuentes: BANESTO, *Anuario del Mercado Español*, para los años 1963-1984 y *Anuario Estadístico de la Comunidad de Madrid*, para los años 1991-1993.

Otros factores que contribuyeron al estancamiento fueron: la falta de conexiones con la red ferroviaria de vía ancha, el no acometer ninguna prolongación del trazado y no abordar la penetración a Madrid. No obstante, todas estas acciones fueron recomendadas, estudiadas y proyectadas. Así, cuando el Banco Urquijo se hizo con la línea en 1921 una de sus pretensiones para mejorar los tráficos de la misma fue enlazar la estación de Goya con la de mercancías de Paseo Imperial, perteneciente a la Cía. del Norte, empresa esta última de la que la entidad financiera era accionista mayoritario<sup>44</sup>. Pero, tan sólo, se consiguió un enlace con la red vía ancha, que se produjo en 1946 y fue con la línea militar Campamento-Leganés. Del mismo modo, tras la Guerra Civil la Dirección General de Ferrocarriles autorizó a que se estudiara la penetración del ferrocarril en Madrid, con el fin de que pudiera enlazar con la vía ancha, con las redes de tranvías y del metropolitano y alcanzar un buen acceso con los Mercados de Frutas y Verduras y con el de Ganados<sup>45</sup>.

Los frutos de este estudio se incardinaron dentro del Proyecto del Ferrocarril a la Sierra de Gredos. Esta ampliación del ferrocarril partía desde Villamanta hacia San Martín de Valdeiglesias, Arenas de San Pedro y hasta enlazar con la línea del Madrid a Cáceres comenzó a construirse en la década de los treinta y fue durante esta década y hasta el inicio de la Guerra Civil cuando se destinaron el mayor número de inversiones (cerca de 12 millones de pesetas) y se ejecutaron la mayoría de las obras proyectadas<sup>46</sup>. En 1945, la memoria divulgativa<sup>47</sup> del *Proyecto del Ferrocarril a la Sierra de Gredos* planteaba la penetración de la línea en Madrid, concretamente hasta la Plaza de España, en donde se construiría una estación subterránea en un nivel inferior a la del metropolitano. Pero tanto esta actuación como las proyectadas para el resto de la línea se dilataron en el tiempo, debido a la fuerte contracción económica posterior a la Guerra Civil y a los nuevos destinos promulgados para con esta línea en las décadas siguientes.

La planificación del área metropolitana de la década de los sesenta recomendaba que el Ferrocarril Madrid-Almorox se reconvirtiera en ferrocarril suburbano, de ancho internacional, sólo hasta Navacarnero y que enlazara con el Ferrocarril Suburbano Plaza de España-Aluche en la estación de Empalme, para de esta manera conseguir así la ansiada penetración en Madrid, salvando el cauce del Manzanares por vía subterránea. Con estas miras se cerró el ferrocarril en 1970 y se iniciaron las obras de modernización, aunque sólo en el tramo hasta Móstoles. En 1973 el Plan de Cercanías para Madrid y en 1974 las recomendaciones del estudio de la Red Arterial Ferroviaria de Madrid y el Plan Especial de Infraestructura del Transporte de Madrid y Provincia<sup>48</sup>, introdujeron cambios en el proyecto de modernización que ya se estaba acometiendo hasta Móstoles. Se recomendó que el nuevo ferrocarril fuera explotado por RENFE y que enlazara, en una primera fase, con la red metropolitana en la estación de Aluche. Así las cosas, se procedió a adaptar la vía (que ya había sido ensanchada desde el ancho métrico al internacional) a la galga ibérica, en el tramo Cuatro Vientos-Móstoles, de 9,3 km, que fue el único reaprovechado del extinto Madrid-Almorox. El tramo restante hasta Aluche (2,6 km) se acometió por vía subterránea. En 1976 se inauguró el servicio, que hoy en día funciona ya desde la antigua estación de Villaviciosa de Odón, hoy en día denominada Móstoles-El Soto, hasta la misma estación de Atocha tras un proceso de prolongaciones de línea efectuado entre la década de los ochenta y los primeros años de los noventa. En la actualidad, es la línea con mayor volumen de ocupación de toda la red de cercanías de Madrid, realizando servicios directos desde Móstoles-El Soto hasta Fuenlabrada por Madrid-Atocha. Entre los estudios y proyectos de prolongación futuros está prevista la ampliación hasta Navacarnero, el cual se puede considerar ya como un objetivo histórico si repasamos la bibliografía sobre las cercanías de Madrid producida en las últimas décadas<sup>49</sup>, y la conexión con el futuro Metro-Sur<sup>50</sup> que enlazará todo el anillo metropolitano del sur de la Comunidad.

Por todo ello, podemos afirmar que el Ferrocarril Madrid-Almorox fracasó por no ejecutar a tiempo las obras de modernización y las prolongaciones precisas que le hubieran reportado volúmenes de tráfico bastante más superiores a los alcanzados. Los desarrollos futuros, tras su cierre en 1970, no se pueden adjudicar al ferrocarril como tal si no al crecimiento demográfico y económico de la parte metropolitana del corredor ferroviario y a la decisión política (aunque bastante tardía) de dotar a estas zonas de un servicio ferroviario que potenciara la movilidad de estos municipios y que aliviara el tráfico por carretera, objetivo éste último no alcanzado, pero por motivaciones ajenas al ferrocarril.

Por su parte, el Ferrocarril Madrid-Aragón nació como modesto ferrocarril, abierto a atender el negocio que pudieran ofrecer los pueblos del alfoz madrileño, especialmente Arganda. Al calor del nuevo negocio que suponían las concesiones y construcciones ferroviarias, inversionistas nacionales y foráneos pusieron sus ojos en esta modesta línea, a la que se le auguraban singulares expectativas de prolongación hacia múltiples destinos: Sigüenza, Caminreal, Albacete... Finalmente triunfó la opción turolense, para enlazar con el Ferrocarril Central de Aragón. El territorio atravesado hasta llegar a ese destino no era el más fácil imaginable: una tortuosa orografía. Esta dura geografía se correspondía con su perfil socioeconómico típico: un territorio despoblado y con una economía primaria, precaria, casi de subsistencia.

A esta zona el ferrocarril llegó cuando aún había unos ciertos contingentes demográficos. Pero, en contra de lo que se podría haber pensado, el ferrocarril quizás actuara más que como motor de desarrollo que como válvula de escape para la población que, ante la falta de perspectivas en un medio tan hostil como ese, buscara nuevas salidas en la ahora cercana capital madrileña.

**Cuadro 5: Evolución e incremento porcentual del número de habitantes en las principales poblaciones servidas por el Ferrocarril Madrid-Alocén (1900-1995)**

AÑOS	Tramo Final	Diferencia %	Tramo Central	Diferencia %	Tramo Inicial	Diferencia %
1900	9.088	----	22.456	-----	4.498	----
1910	9.811	7,96	23.567	4,95	5.207	15,76
1920	10.279	4,77	23.631	0,27	5.629	8,10
1930	10.631	3,42	24.523	3,77	6.305	12,01
1940	9.933	-6,57	23.501	-4,17	6.055	-3,97
1950	11.358	14,35	23.951	1,91	5.842	-3,52
1960	9.058	-20,25	22.695	-5,24	7.484	28,11
1970	7.504	-17,16	21.087	-7,09	12.883	72,14
1981	5.879	-21,66	21.010	-0,37	22.592	75,36
1981	5.197	-11,60	21.748	3,51	41.143	82,11
1995	5.263	1,27	22.582	3,83	49.984	21,49

**Tramo Final:** Municipios de Alocén, Sacedón, Auñón, Sayatón, Almonacid de Zorita, Zorita de los Canes, Yebra y Pozo de Almoquera.

**Tramo Central:** Municipios de Mondéjar, Ambite, Orusco, Carabaña, Tielmes, Perales de Tajuña y Morata de Tajuña.

**Tramo Inicial:** Municipios de Rivas-Vaciamadrid y Arganda del Rey.

Fuente: INE, 1900-1991: Población de hecho; 1995: Población de derecho.

El habitual éxodo del mundo rural en beneficio de las áreas urbanas, fenómeno que, con varias idas y venidas, ha sido una constante desde mediados del siglo XIX, es fácilmente comprobable en el área de afección del ferrocarril. Segregando los datos de la capital madrileña, se ve que la zona sufría un estancamiento demográfico hasta el inicio de la década de los 50. A partir de entonces, la tendencia sufre una variación. Por un lado, los municipios de la provincia de Madrid inician una paulatina recuperación, especialmente patente en Arganda. Pero, por contra, la zona alcarreña presenta una severa restricción de sus ya pocos contingentes poblacionales.

Alocén, el punto extremo de este ferrocarril, apenas tenía 300 habitantes a la llegada del ferrocarril, mala cifra para sostener una explotación ferroviaria racional cuando el



siguiente pueblo con una demanda potencial mayor (Mondéjar, con 2.100 habs.) distaba 60 kms de la anterior. Estas cifras se fueron mermando por la despoblación y por la competencia de la carretera que daría seguramente mejor servicio que el ferrocarril.

Estas cifras tenían su correlato en el nivel de la actividad económica. Los datos que ofrecen los anuarios de Banesto no recogen todos los municipios servidos por el ferrocarril (ya que el umbral mínimo de estudios se situaba en los 3.000 hb/municipio) pero si da una muestra de la situación

**Cuadro 6: Evolución del número de licencias comerciales en las principales poblaciones servidas por el Ferrocarril Madrid-Alocén (1963-1987)**

Años	Tramo Final	Diferencia %	Tramo Central	Diferencia %	Tramo Inicial	Diferencia %
1963-1964	106	-	491	-	171	-
1973-1974	72	- 32,08	420	- 14,46	375	119,30
1983-1984	-	-	483	15	500	33,33
1986-1987	79	9,72	588	21,74	739	47,80

**Tramo Final:** Municipios de Alocén, Sacedón, Auñón, Sayatón, Almonacid de Zorita, Zorita de los Canes, Yebra y Pozo de Almuera.

**Tramo Central:** Municipios de Mondéjar, Ambite, Orusco, Carabaña, Tielmes, Perales de Tajuña y Morata de Tajuña.

**Tramo Inicial:** Municipios de Rivas-Vaciamadrid y Arganda del Rey.

Fuente: BANESTO, *Anuario del Mercado Español*.

Así se ve que la única zona servida por el ferrocarril que ha tenido una cierta dinámica positiva ha sido la más inmediata a la capital nacional. El resto, además de manejar unos volúmenes de movimiento empresarial mucho menores en término absolutos, ha ido perdiendo actividad. Lástima que esta serie de datos haga su aparición años después del cierre del ferrocarril al servicio de viajeros, pero es fácil imaginar la dinámica en los años previos.

A lo largo de esta exposición se han ido mostrando como en la clausura de este ferrocarril al servicio universal de viajeros y mercancías, quedando reducido a un ferrocarril industrial con un único cliente, influyeron varias cuestiones. Resumiendo hay dos factores básicos. Uno es que la mayor parte de su itinerario discurría por zonas prácticamente despobladas. En el tramo de Orusco a Alocén nunca hubo más de 14.000 habitantes (que se redujeron a la mitad en el año del cierre a viajeros) para un total de 77 kms: Unas cifras que hacen absolutamente insoportable una explotación ferroviaria con criterios de empresa.

Pero el segundo aspecto crucial fue la dura competencia que ejercieron sobre estos tráficos los nuevos servicios de autobuses que, desde los años veinte, acosaron a los trenes del Tajuña en todos sus recorridos. Así, si el factor demográfico no era tan relevante en las zonas más cercanas a la ciudad de Madrid, si lo era la competencia de los autobuses. Los trenes cada día eran peores, más lentos y tenían su terminal madrileña en un barrio periférico. La empresa ferroviaria, lastrada con el mantenimiento de 160 kms de vías, no era capaz de invertir en la mejora del material móvil ni la infraestructura. Los cada día más lentos convoyes perdieron a casi todos sus viajeros y la empresa no optó al rescate por el Estado, sino que prefirió seguir su funcionamiento en clave de ferrocarril industrial.

Cuando esta decisión se tomó, ninguno de los pueblos de la zona, ni siquiera la actualmente pujante zona metropolitana de Rivas-Arganda, tenía visos de incrementar su ritmo socioeconómico. La línea discurría allá por el año 1954 por un entorno plenamente rural, sin una dependencia estricta con la ciudad de Madrid y que, para cubrir sus pobres demandas de movilidad, le era suficiente con los autobuses.

Si planteáramos un juego de historia-ficción es presumible suponer que este ferrocarril podría haber tenido un cierto futuro de haber conectado con la estación turolense de Caminreal. Quizá en este caso, dado un cierto interés nacional, la línea habría sido rescatada por el Estado y probablemente podría haber llegado hasta finales de los años 60, década en la que cerró un gran número de líneas de vía estrecha españolas. Ciertamente que dado lo tortuoso del trazado, difícilmente habría llegado a nuestros días el tramo alcarreño del ferrocarril; en el mejor de los casos como un tren turístico. Lo que quizá sí habría pasado es que, al llegar a los primeros setenta, se hubiera planteado su recuperación como un ferrocarril de cercanías, conectado a la red nacional de RENFE en Vicálvaro. Esta línea cabe concebir que hubiera podido funcionar hasta el último pueblo donde cabe imaginar una explotación ferroviaria moderna: Mondéjar.

Otra situación que podría haber dado un vuelco al futuro de la línea habría sido el que la estación término hubiera estado situado en una zona más cercana al centro de la ciudad. La remota ubicación de la estación del Niño Jesús arruinó desde sus orígenes las posibilidades de funcionamiento como un ferrocarril metropolitano.

Más de un siglo después que el ferrocarril diera sus primeros viajes entre Madrid y Arganda, esta línea sufrió su última y espectacular mutación. El ferrocarril industrial desapareció y su trazado fue reutilizado, en su mayor parte, como directriz de una moderna línea de metro de superficie de 19 kms que, por ahora tiene su término en Arganda (línea 9B) y transporta cerca de tres millones de viajeros al año<sup>51</sup>, pero a la que se prevé una ulterior expansión hacia el futuro aeropuerto de Camporreal. Esta nueva línea es gestionada por Transportes Ferroviarios de Madrid, empresa participada por la Comunidad Autónoma de Madrid y un grupo inversor privado.

## **Bibliografía**

ANUARIO DE FERROCARRILES Y TRANVÍAS DE ENRIQUE DE LA TORRE (1893-1935). Madrid.

ANUARIO DE LA INDUSTRIA FERROVIARIA, 1945-1946 (1946). Madrid.

BANESTO (1965-1989). *Anuario del Mercado Español*. Madrid.

CAMBÓ Y BATLLE, F. (1918). Elementos para el estudio del problema ferroviario en España. Tomo III. Ministerio de Fomento, Madrid.

CENDAL BÚRDALO, Juan José (1998). *Compañía de Explotación de los Ferrocarriles de Madrid a Cáceres y Portugal y del Oeste de España*. Fundación de Empresa Pública, 9804, Madrid.

COMPAÑÍA DEL FERROCARRIL MADRID-ARAGÓN (1921-1946). *Memorias de Explotación*.

COMUNIDAD DE MADRID (1991-1993). *Anuario Estadístico de la Comunidad de Madrid*. Madrid.

DE LA TORRE BRICEÑO, Jesús Antonio (1986). *Centenario del Tren de Arganda, 1886-1986*. Ayuntamiento de Arganda del Rey.

- DE LOS COBOS ARTEAGA, Francisco (2001). *Declive y emergencia del Ferrocarril Madrid-Almorox. Un estudio de historia económica*. Comunicación presentada al II Congreso de Historia Ferroviaria, Aranjuez.
- DE LOS COBOS ARTEAGA, Francisco (2000). “La Compañía del Ferrocarril del Tajuña. Un estudio sobre las élites en Castilla-La Mancha”. En *Studia Académica. Revista de Investigación Universitaria*, nº 9, pp. 101-182. UNED, Cuenca.
- DE LOS COBOS ARTEAGA, Francisco (1999). “El Ferrocarril de Almorox. El viaje a ninguna parte por tierras toledanas”. En *Studia Académica. Revista de Investigación Universitaria*, nº 8, pp. 33-61. UNED, Cuenca.
- EXPLOTACIÓN DE FERROCARRILES POR EL ESTADO (1945). *Ferrocarril a la Sierra de Gredos*, Madrid.
- GUÍA GENERAL DE FERROCARRILES (1965). Nº 844, diciembre, año 74. Madrid
- GUÍA GENERAL DE FERROCARRILES (1960). Nº 780, septiembre, año 69. Madrid.
- GUÍA GENERAL DE FERROCARRILES (1946). Madrid
- GUÍA GENERAL DE FERROCARRILES (1935). Nº 520, noviembre, año 44. Madrid.
- GUÍA GENERAL DE FERROCARRILES (1912). Nº 239, mayo, año XXI. Madrid.
- GONZÁLEZ YANCI (1977). *Los accesos ferroviarios a Madrid. Su impacto en la geografía urbana*. Instituto de Estudios Madrileños, Madrid.
- HORARIO GUÍA DE FERROCARRILES Y LÍNEAS AÉREAS (1970). Nº 371, mayo, año 32. Madrid.
- HORARIO GUÍA DE FERROCARRILES Y LÍNEAS AÉREAS (1950). Nº 128, febrero, año XII. Madrid.
- INECO-RENFE (1977). *Actualización de las cercanías de Madrid*, 3 Tomos, Madrid.
- INSTITUTO NACIONAL DE ESTADÍSTICA (1900-1995). *Banco de Datos Tempus*. <http://www.ine.es>
- LÓPEZ BUSTOS, Carlos (1952 a). “Del tranvía de Aragón al ferrocarril de Madrid-Aragón”. En *Ferrocarriles y Tranvías*, agosto, pp. 297-299.
- LÓPEZ BUSTOS, Carlos (1952 b). “Aportaciones a la historia de los ferrocarriles españoles. Ferrocarriles secundarios y tranvías de la provincia de Madrid. En *Ferrocarriles y Tranvías*, julio, pp. 255-257.
- MINISTERIO DE OBRAS PÚBLICAS (1934). *Ferrocarril a San Martín de Valdeiglesias y Valle del Tiétar*, Madrid.
- PROSPECTIVA ferroviaria del área metropolitana de Madrid hasta el año 2000* (S.F.), s.l.
- RAMOS, Manuel (1994). “El Ferrocarril del Tajuña”. En *Doble Tracción*, agosto-septiembre, pp. 38-42.
- RENFE. ÁREA DE EXPLOTACIÓN (1981). *Informe sobre el tráfico de la línea Móstoles-Aluche en el período 1977-1981*. Madrid.
- RENFE (1976). *Nuevo ferrocarril Móstoles-Aluche*, Madrid.
- RENFE-INECO (1975). *Red arterial ferroviaria de Madrid. Proyecto: Aluche-Príncipe Pío-Atocha*. 10 Tomos. Madrid.
- SÁNCHEZ OJANGUREN, Arturo E. (1996 a). “El ferrocarril del Tajuña I”. En *Maquetren*, nº 44, pp. 64-72.
- SÁNCHEZ OJANGUREN, Arturo E. (1996 b). “El ferrocarril del Tajuña II”. En *Maquetren*, nº 42, pp. 12-26.
- TRANSPORTES FERROVIARIOS DE MADRID, S.A. (2000). Datos de tráfico de viajeros del período abril-diciembre de 1999. Inédito.

## Notas:

- <sup>1</sup> DE LOS COBOS ARTEAGA (2001), (2000) y (1999). GONZÁLEZ YANCI (1977). LÓPEZ BUSTOS (1952). DE LA TORRE BRICEÑO (1986). RAMOS (1994). SÁNCHEZ OJANGUREN (1996 a) y (1996 b).
- <sup>2</sup> FEVE (1970) *Memoria de Explotación*.
- <sup>3</sup> FEVE (1969) *Memoria de Explotación*.
- <sup>4</sup> FEVE (1969) *Memoria de Explotación*.
- <sup>5</sup> EFE (1943) *Memoria de Explotación*.
- <sup>6</sup> ANUARIO DE FERROCARRILES Y TRANVÍAS DE ENRIQUE DE LA TORRE (1892-1935).
- <sup>7</sup> Véase DE LOS COBOS ARTEAGA (2001), pp. 7-9.
- <sup>8</sup> Véanse *Anuarios de Ferrocarriles y Tranvías de Enrique de La Torre* (1894 y 1907), CAMBÓ (1918) y DE LOS COBOS ARTEAGA (2001), p. 9.
- <sup>9</sup> Véase DE LOS COBOS ARTEAGA (2001), p. 5.
- <sup>10</sup> Véase DE LOS COBOS ARTEAGA (2001), pp. 2-3.
- <sup>11</sup> Véase DE LOS COBOS ARTEAGA (2001), pp. 3-5.
- <sup>12</sup> Véase DE LOS COBOS ARTEAGA (2001), pp. 5-11.
- <sup>13</sup> Véase DE LOS COBOS ARTEAGA (2001), pp. 1-2.
- <sup>14</sup> Véase EFE (1941) *Memoria de Explotación*.
- <sup>15</sup> GONZÁLEZ YANCI (1977), p. 88.
- <sup>16</sup> EFE (1941) *Memoria de Explotación*.
- <sup>17</sup> Véanse EFE (1954 y 1955) *Memorias de Explotación*.
- <sup>18</sup> DE LOS COBOS ARTEAGA (2001), p. 11.
- <sup>19</sup> Véanse las *Memorias de Explotación* de EFE (1943-1955).
- <sup>20</sup> Véanse las *Memorias de Explotación* de EFE (1943-1955).
- <sup>21</sup> Véanse las *Memorias de Explotación* de EFE (1943-1964).
- <sup>22</sup> Véase GONZÁLEZ YANCI (1977), p. 263.
- <sup>23</sup> Véanse *Anuarios de Ferrocarriles y Tranvías de Enrique de La Torre* (1892-1935), *Memorias de Explotación de EFE* (1941-1964) y *Memorias de Explotación de FEVE* (1965-1970).
- <sup>24</sup> Véanse *Memorias de Explotación de FEVE* (1965-1970).
- <sup>25</sup> Véase RAMOS, MANUEL (1994), p. 40.
- <sup>26</sup> Véase LOPEZ BUSTOS (1952<sup>a</sup>), p. 298.
- <sup>27</sup> Véase LOPEZ BUSTOS (1952<sup>a</sup>), p. 298.
- <sup>28</sup> Véase DE LA TORRE BRICEÑO (1986), p. 17.
- <sup>29</sup> Véase LOPEZ BUSTOS (1952<sup>a</sup>), p. 298.
- <sup>30</sup> Véase LOPEZ BUSTOS (1952<sup>a</sup>), p. 299.
- <sup>31</sup> Véase LOPEZ BUSTOS (1952<sup>a</sup>), p. 299.
- <sup>32</sup> COMPAÑÍA DEL FERROCARRIL MADRID ARAGÓN (1944), *Memoria de Explotación*.
- <sup>33</sup> Véase DE LOS COBOS ARTEAGA (2000), p. 64.
- <sup>34</sup> Véanse *Anuarios de Ferrocarriles y Tranvías de Enrique de La Torre* (1892-1935).
- <sup>35</sup> Véanse *Anuarios de Ferrocarriles y Tranvías de Enrique de La Torre* (1892-1935).
- <sup>36</sup> COMPAÑÍA DEL FERROCARRIL MADRID ARAGÓN (1921-1946). *Memorias de Explotación*.
- <sup>37</sup> Véanse *Anuarios de Ferrocarriles y Tranvías de Enrique de La Torre* (1892-1935).
- <sup>38</sup> A.E.S.O. (1996), p. 70.
- <sup>39</sup> COMPAÑÍA DEL FERROCARRIL MADRID ARAGÓN (1942), *Memoria de Explotación*, p. 6
- <sup>40</sup> Véase LOPEZ BUSTOS (1952<sup>a</sup>), p. 299.
- <sup>41</sup> COMPAÑÍA DEL FERROCARRIL MADRID ARAGÓN (1942), *Memoria de Explotación*, p. 6
- <sup>42</sup> Véase DE LOS COBOS ARTEAGA (2000), p. 65.
- <sup>43</sup> Véase YANCI (1977), pp. 157 y 159.
- <sup>44</sup> DE LOS COBOS ARTEAGA (2001), p. 5.
- <sup>45</sup> EFE (1941) *Memoria de Explotación*.
- <sup>46</sup> MINISTERIO DE OBRAS PÚBLICAS (1934).
- <sup>47</sup> EFE (1945).
- <sup>48</sup> Véase INECO (1977) y RENFE (1976).
- <sup>49</sup> Véase INECO (1977).
- <sup>50</sup> El proyecto del Metro-Sur lo promueve y ejecuta la Comunidad de Madrid.
- <sup>51</sup> Cifra calculada tras extrapolar los datos de viajeros transportados en el período abril-diciembre de 1999. Información facilitada por Transportes Ferroviarios de Madrid, S.A.