

CENTENARIO DEL TREN DE ARGANDA 1886 - 1986

CENTRO CULTURAL «CASA DEL REY»

SEPTIEMBRE 1986

PRESENTACION

Con motivo de la celebración del I Centenario del Tren de Arganda, este Ayuntamiento ha organizado una serie de actos, a lo largo del año, encaminados a que toda la población tenga un mayor conocimiento histórico de lo que representó para esta villa, la puesta en funcionamiento del tren a todos los niveles: económico, social, etc.

Se ha intentado que este Centenario, sirviera como trabajo de investigación, en el Area de Sociales, en los diversos Colegios Públicos e Institutos, con el fin de que todos los alumnos y alumnas trabajaran sobre un tema, que está totalmente relacionado con el medio en el que están insertos, y de esta forma intentar aproximar la enseñanza a aquello que tiene más cerca el alumno o alumna, la población en la que viven.

A lo largo del año se han realizado, también, otra serie de actos, entre los cuales destaca la exposición de fotografías, grabados de la época, planos del trazado, etc., que se desarrollará, del 8 al 30 de septiembre de 1986, en la Casa del Rey.

Con el fin de que quede un documento escrito de la historia del tren de Arganda se publica este pequeño libro, que pretende recoger los hechos más importantes sobre su construcción y puesta en funcionamiento.

No hemos pretendido, en este Centenario, realizar grandes actos, sino pequeñas actividades encaminadas a lograr una participación activa de todas aquellas personas que están interesadas en el tema.

Para terminar, quisiera agradecer a las personas que han formado parte de la Comisión encargada de programar los actos de este Centenario, el trabajo que han venido desarrollando a lo largo del año, así como a aquellas que de una forma u otra han hecho posible que éste se pueda realizar.

JOSE IGNACIO DELGADO GUTIERREZ
Concejal Delegado de Cultura y Juventud

A MODO DE PROLOGO

En nuestros “Apuntes para la historia de Arganda del Rey (1980)”, al llegar al año 1886, nos quedamos con ganas de haber ahondado en el tema de nuestro ferrocarril. Pero aquel libro se había planeado para contemplar un ancho panorama: desde los restos prehistóricos hallados en las márgenes jarameñas en 1976 hasta contemplar las cicatrices de 1936, cuyo cincuentenario recordamos estos días de julio, con una oración en los labios por la Patria.

Diríamos que el tren tenía que salir en el libro, pero “pitando y andando” que era lo suyo. Y en el prólogo de la obra apuntábamos un deseo: “Esto no es una historia, sino unos “Apuntes”, para que otros vengan y profundicen y edifiquen la Historia”.

Esto le ha llegado al “trenillo”, al entrañable tren de Arganda.

El estudio y tesón de mi admirado Jesús de la Torre y de un muchacho admirable se plasma en una aportación valiosísima, coincidente con el Centenario en este verano de 1986, y que se presenta a continuación.

Cuando en nuestros días se resucitan itinerarios —“tren de la fresa” a Aranjuez, “tren del Doncel” a Sigüenza, “tren Murallas de Avila”, etc.— en un intento de retrotraer a velocidades de paseo y de recreo nuestro rápido rodar angustioso de cada día, ¿cómo no evocar nuestro tren?

El año 1886 era el del nacido rey Alfonso XIII, el del estreno trágico del obispado de Madrid, el de la intentona republicana de Villacampa en Alcalá, el año en que aún seguía cobrándose víctimas en nuestros pueblos el cólera morbo asiático, el año de una Arganda de 3.622 almas y 250 bodegas.

El salero argandeño miró a su tren, de nombres extranjeros: máquinas Heine-Saint Pierre, de locomotoras Mallet, de frenos sistema Clayton, de recalentadores Schmidt, de materiales Hawthorn Leslie; y a toda esta nomenclatura se la llamó sin más el “trenillo”, conducido por el “trenero”, y surgió el inefable pareado repetido miles de veces en el siglo: “El tren de Arganda que pita más que anda”.

¿A quién se le ocurrió tal? ¿Sería a nuestro poeta gaditano-argandeño Pepe Jackson? ¿O fue “vox populi” de un impaciente viajero local? ¿Moderaron los pitidos maquinistas y jefes de estaciones?

Campoamor, poeta entonces de moda, había escrito un largo poema titulado "El tren expreso". En él se describía al ferrocarril, gloria del siglo XIX, como "veloz serpiente de acero", "rápido dragón de fuego" y se admiraba de su velocidad de hasta 40 kilómetros por hora... ¡Y nuestro trenillo que alcanzaba los 25! A Madrid en hora y media de camino: que pita más que anda.

Andad, jóvenes historiadores, y recoged el alegre silbato centenario, que acaso dio alegrías, penas y nostalgias a la vieja Arganda.

MANUEL RODRIGUEZ-MARTIN Y CHACON

**BREVE HISTORIA
DEL TREN DE ARGANDA**

JESUS ANTONIO DE LA TORRE BRICEÑO

ANTECEDENTES

Los primeros intentos de instalación del recorrido de un ferrocarril por nuestro término municipal datan del año 1878 cuando el 6 de febrero aparece en la Gaceta de Madrid (Diario Oficial de la época) la autorización de explotación del ferrocarril de Madrid a Castellón cuyo tendido atravesaría el término de Arganda. Proyecto que no llega a realizarse, al primar intereses más sólidos, dicha red se instala a través del recorrido del ferrocarril de Aranjuez (2.º que se inaugura en España). Aprovechando la infraestructura de esta línea se prolonga hasta Tarancón y desde allí alcanzar Castellón.

En 1880 se publica una nueva Ley de ferrocarriles, acogándose a ésta en 1883 el gobierno de Alfonso XII concede a D. Juan Carlos Morillo la construcción de un ferrocarril industrial de Madrid a Vaciamadrid con el fin primordial de transportar los productos de la explotación de las canteras de yeso, muy abundantes en los términos de Vicálvaro y Vaciamadrid, con el proyecto de establecer varias fábricas para el desarrollo de esta industria bastante atrasada en aquellos tiempos.

Este señor, tiempo más tarde, solicita la “prolongación del ferrocarril de Vaciamadrid hasta Arganda” dicha prolongación la justifica en los términos: “El objeto que nos propusimos al solicitar la concesión del ferrocarril industrial desde Madrid a Vaciamadrid fue el transportar a esta corte los diversos materiales de construcción que se encuentran en la zona que atraviesa su trazo, a saber el pedernal que existe en Vicálvaro y que se emplea para el empedrado de las calles de esta capital y el yeso de Vaciamadrid que también se utiliza en las diversas construcciones de sus edificios. No hay en este trayecto ni la cal ni el guijo, ni las tierras para fabricar buen ladrillo del que tanto uso se hace en Madrid, a un precio excesivamente caro. Más existiendo todos aquellos materiales en abundancia extraordinaria en el término de Arganda, de donde no pueden conducirse a Madrid por el elevado coste de los transportes (todos ellos de tracción animal en aquellos tiempos), hemos querido que el desarrollo de las industrias respectivas en los parajes donde se encuentran sus materias primas sería de una utilidad incalculable para Madrid”. (1)

La sociedad que se hace cargo de la explotación adopta el nombre de “Compañía del Ferrocarril Madrid-Arganda”, la construcción y explotación queda dividida en dos secciones la primera comprende el recorrido Madrid-Vaciamadrid, concedido en 1880 y la segunda Vaciamadrid-Arganda, concedida en 1882, dicha compañía se eleva a escritura pública en 1883. El 30 de julio de 1884 el Ministerio de Fomento en una real orden que publica la Gaceta autoriza la construcción de una vía férrea a los concesionarios de este ferrocarril “por un período de 99 años sin perjuicio de tercero” con

(1) Registro de la Propiedad “Ferrocarril Madrid-Arganda”. Tomo 1.083.

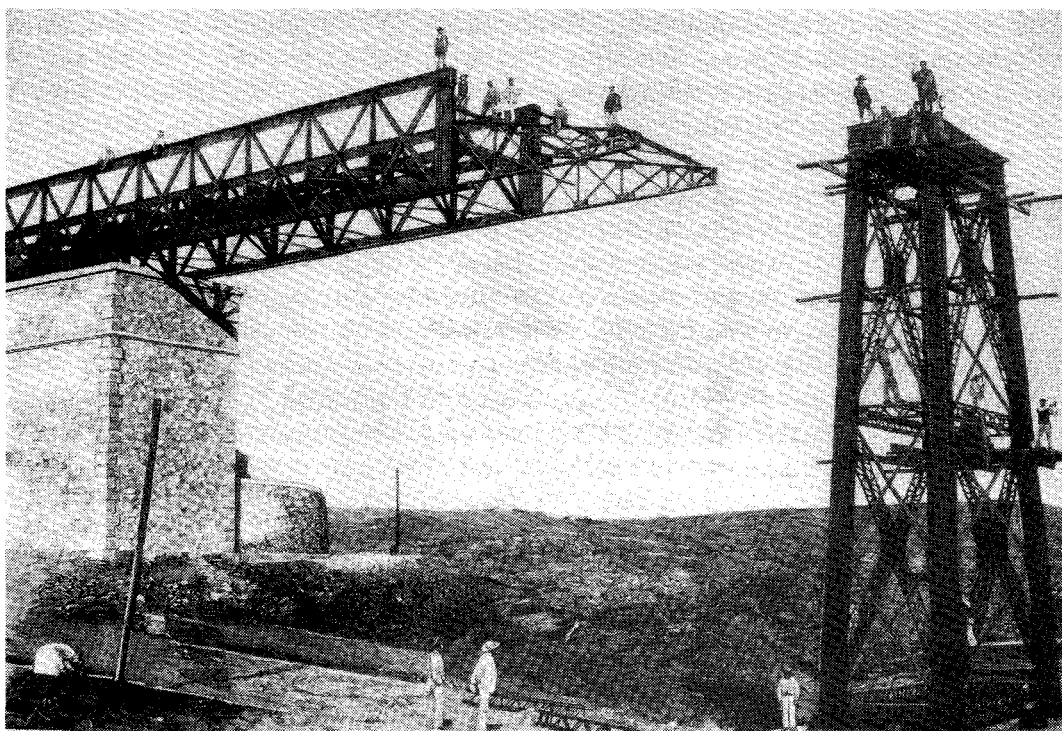
arreglo a las leyes especiales de 6 de mayo de 1882 y a la de ferrocarriles de 23 de noviembre de 1877.

A partir de este momento dan comienzo las obras de instalación de este medio de transporte. Para la estación cabeza de línea se elige en Madrid la zona situada al este del Retiro, en la Ronda de Vallecas cerca también del recién inaugurado Hospital "Niño Jesús" del que luego tomaría nombre la estación una vez edificada.

CONSTRUCCION DE LA VIA FERREA

La construcción se prolonga hasta Arganda por terrenos que ofrecen pocas dificultades orográficas, la obra salva el arroyo del Abroñigal en las afueras de Madrid y el desnivel entre el punto de partida y las alturas de Vicalvaro. Se extiende por esta zona a través de un páramo, bordea los cerros del Píul y la primera obra de gran importancia es el paso sobre el río Jarama, cerca de la Poveda, donde se construye un magnífico puente, hasta llegar a Arganda a través del Guijar. En nuestro pueblo se elige para la instalación de la Estación la zona de Los Alcaceles bajos, en terrenos cedidos por los agricultores propietarios de este pago.

El 19 de abril de 1883 se comienza a planificar lo que va a ser la esplanada y los edificios que se han de construir para albergar los diversos servicios del ferrocarril. Hechos estos estudios, el 4 de marzo de 1884 se empieza a talar árboles y olivas para crear la esplanada de la estación, cuando concluyen estos trabajos, días más tarde se empiezan a colocar las traviesas sobre el balastro para ir tendiendo los raíles desde Madrid en dirección a Arganda. El 19 de junio llega a Arganda un grupo de obreros alemanes con la misión de construir el puente sobre el río Jarama (en aquella época Alemania era la primera potencia industrial de Europa). El 15 de noviembre son colocados los raíles provisionales para la conducción de materiales de hierro para ir montando las piezas sobre los pilares ya construidos en el lecho del Jarama y poco a poco ir construyendo el puente, al día siguiente la primera máquina de vapor llega a nuestro término, se trata de la "Jarama" n.º 3 que arrastra material de construcción. El 30 de enero de 1885 tras 6 meses de duros trabajos son terminadas las obras de construcción del puente sobre este río dos días antes la máquina de pruebas n.º 3 cruza con éxito la construcción, a partir de aquí, y hecho ya el balastro se van tendiendo los raíles a través de la campiña argandense, atravesando viñas y olivares, el 14 de marzo el asentamiento llega a los Alcaceles, 5 días después, el 19 de marzo, llega por vez primera la máquina belga a la estación a las 5,20 h., de la tarde que es esperada por un sin fin de curiosos para ver el fascinante espectáculo de un ingenio que marcha sólo, sin ninguna tracción de apoyo, es conducida por el maquinista G. González, el fogonero



Construcción de un puente de la época, de características similares al construido sobre el Jarama.

es un tal Patricio, el asentador de la vía es A. Gómez, el contraamaestre de apellido Sanz, el ayudante Francisco Parreño y el Guardafrenos es Francisco Villa. A las 6 de la tarde marcha de nuevo a Madrid. Días después, el 30 de marzo, viene una segunda máquina por la mañana y otra vez por la tarde, marcha al día siguiente pernoctando en las cocheras recién terminadas.

El 4 de abril por vez primera llega a Arganda un tren de prueba que marcha directamente a Madrid, el convoy lo componen: primer coche lo ocupa la comisión para el reconocimiento de canteras de piedra, el 2.º conduce materiales de construcción, el 3.º empresarios de la línea, y el 4.º se obsequia a algunos vecinos con un viaje a Madrid que es aprovechado para ir a los toros, debido a la proximidad entre la estación del Niño Jesús y la antigua plaza de la Carretera de Aragón.

Cuando están ya casi concluidas las obras de instalación del ferrocarril, se declara una epidemia de cólera del Ganges, que diezma la provincia de Madrid en el mes de julio y siguientes. Arganda sufre un férreo acordonamiento que impide el paso de forasteros y la salida de los habitantes del pueblo, al estar milagrosamente libre de este mal endémico que causa 6.807 contagiados de los que mueren 2.897. En noviembre queda libre nuestra provincia de esta enfermedad. En este mismo mes fallece el Rey Alfonso XII, a los 28 años, llenando de consternación al pueblo español tras

una larga y penosa enfermedad, comienza así la "Regencia", antesala dramática de nuestro siglo XX. Todos estos hechos retrasan considerablemente las obras del tren que se reanudan en febrero de 1886 con la construcción del edificio de viajeros que se concluye el 2 de marzo.

El 4 de abril, tras incesantes lluvias, se produce una fuerte crecida del Jarama, destruyendo la vía cerca del Puente, retrasando una vez más la inauguración. Pasada la riada, inmediatamente es reparado, el 11 de julio la fuente que se construye cerca de la Estación y de la cual toma nombre, empieza a hacer servicio sin estar todavía terminada, una vez concluida es inaugurada oficialmente el 20 de noviembre. Las obras continúan en torno a la estación y sus alrededores, y entre el 12 y 16 de julio se cerca todo el recinto con una valla metálica, el telégrafo hace su primer servicio el 19 de julio, tras esto quedan terminadas las obras de instalación del ferrocarril de Arganda.

INAUGURACION. IMPORTANCIA EN ARGANDA Y SU ZONA

El 30 de julio es inaugurado oficialmente el ferrocarril con sencillas ceremonias, sin grandes fiestas ni solemnidades, este día por la mañana, a las

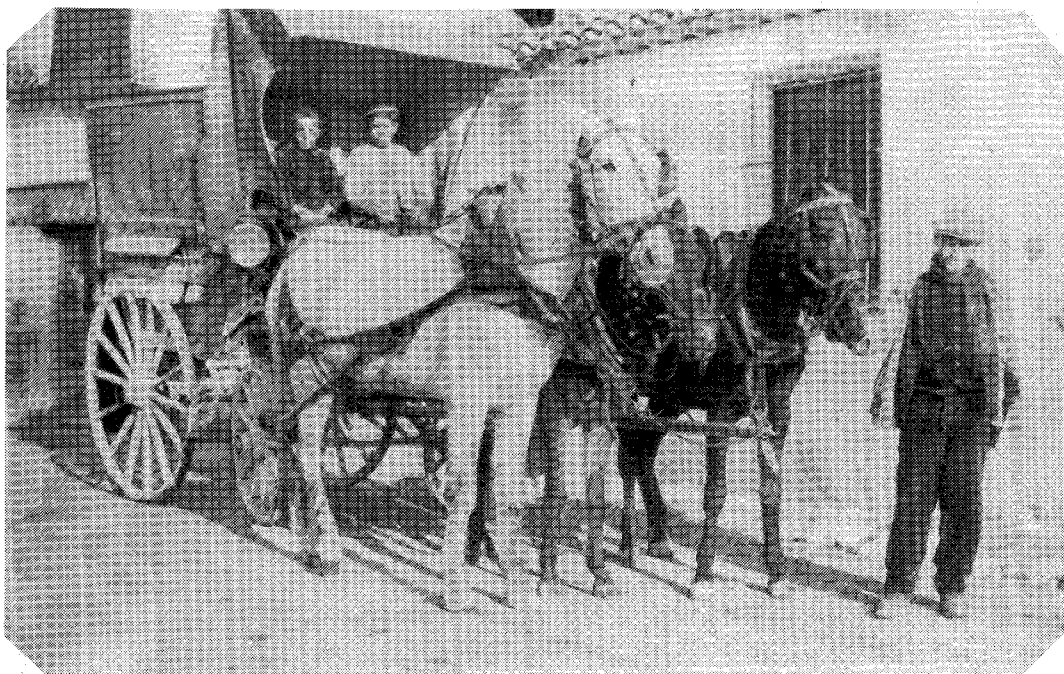


Grabado de la época que muestra la salida de un tren de una estación de Madrid.

7, sale el primer tren con destino a la corte, desde ese día y durante muchos años, el pitido de la locomotora es el despertador de todo el pueblo para comenzar las labores cotidianas. Arganda en estos años no cuenta con reloj, al haberse destruido en el incendio de la torre de 1877, en 1900 se instala en el Ayuntamiento uno similar al de la Puerta del Sol de Madrid, por el entonces alcalde Juan Calleja (sobrino de Enrique, ingeniero del ferrocarril).

A las 9 de la mañana sale de la estación de Madrid de regreso a Arganda el tren inaugural que llega a nuestro pueblo a las 10 de la mañana, con música que previamente contrata la compañía, es esperado por todo el pueblo que en multitud se desplaza al llano de la estación y los muchísimos curiosos de pueblos aledaños que se desplazan con los medios de la época, burros, carros, etc. El entonces alcalde de Arganda, D. Juan Quesada Milano, manda se celebren fiestas por esta efemérides, y la mejor fiesta que el pueblo de Arganda puede celebrar son una capea por la tarde del día 30 y un encierro el día 1 de agosto, encierro que se escapa y sólo se pueden correr dos toros.

El segundo tren sale de Madrid a las 7 de la tarde, llega a Arganda a las 8,19, con este medio de locomoción las diligencias que diariamente salen de Madrid, de la calle de las Huertas 10 y Preciados 5, quedan arrinconadas al no poder competir lógicamente con el ferrocarril, dejan de prestar servicio, a su vez se instalan cuatro diligencias a los pueblos aledaños, Morata, Valdilecha, Perales y Campo Real.



Diligencia Arganda-Campo Real que prestaba servicio de correos y viajeros. Primeros años del siglo.

Los periódicos de la época se hacen eco de este importante acontecimiento en la vida moderna de Arganda. Tal como nos lo cuenta D. Alfonso Benito Alfaro, en 1890 en su libro "Arganda del Rey": El Liberal decía el 1.º de agosto "por fin después de tantos afanes y contratiempos se ha inaugurado el ferrocarril directo de Madrid al inmediato pueblo de Arganda... Su trayecto de 27 Km es recorrido en poco más de una hora, atravesando la veloz locomotora un delicioso campo de viñedos y olivares, después del paso de la ribera y río Jarama por un hermoso puente de soberbia y notable construcción".

"El entusiasmo y satisfacción del vecindario no pudo ser mayor en consonancia con su sensatez y cordura, pues desde luego comprende la ventaja de un ferrocarril no sólo de comercio e intereses materiales, sino de mayor trato social y relaciones con la corte".

"Creemos que Arganda será una de las inmediaciones más visitadas por los madrileños amigos de la expansión y el regocijo".

El Heraldico explica: "Que las estaciones son Arganda, La Poveda, Vaciámadrid, un apeadero en el Km 13, Vicálvaro, y por fin la de Madrid, situada no lejos de las tapias del Retiro". "La gran distancia del Retiro al centro de Madrid se encargará de conducir al viajero hasta la misma Puerta del Sol una empresa de omnibús, (tracción animal) sita en la c/ Alcalá n.º 12. Esto animará a muchos madrileños a visitar Arganda, Villa en la que nada falta, ni al que busca la vida en el oxígeno de su aire, ni al que corre tras la alegría en las sencillas diversiones".

"La rapidez con que la locomotora recorre el trayecto de 27 Km, un poco más de una hora y media, y la baratura de los precios que es de 3 pesetas por persona en primera clase, 1,95 en segunda clase y 1,45 en tercera".

El 8 de agosto la compañía pone su primer tren especial a Arganda con motivo de una corrida de toros organizada para festejar la inauguración, son invitados también varios periodistas a los que la compañía invita al viaje y posterior comida en la "Casa del Rey". Esta es la primera corrida de toros que se organiza en nuestro pueblo, el espada es Francisco Sánchez "Frascuelo", que torea a plaza abierta, la entrada es gratis. Posteriormente, vuelve a torear en las fiestas el 13 de septiembre, esta vez pagando entrada el vecindario, que es de 50 a 75 pesetas.

Los periodistas que visitan Arganda comentan:

"Se inauguró en los últimos días del mes pasado sin fiestas ni solemnidades ni aparato el ferrocarril de Arganda, una mañana se comenzaron a despachar billetes y salió el primer tren".

"Los coches de segunda son iguales o mejores que los reservados en otras líneas para la primera clase, los de primera son verdaderamente espléndidos y tienen revestidos sus asientos de terciopelo rojo. Todos ellos son por tratarse de un ferrocarril de vía estrecha, pequeños pero de gran lujo".

"En la estación había mucha gente. Arganda está como pueblo con ferrocarril nuevo encantada de oír silbar en aquel valle la locomotora.

COMPañIA DEL FERROCARRIL DE MADRID A ARGANDA

FIESTAS Y CORRIDAS DE TOROS

8 de agosto 1886. EN

ARGANDA

Con motivo de las fiestas y corridas de toros que el pueblo de ARGANDA ha dispuesto para el **DOMINGO 8 DEL ACTUAL**, esta Compañía, deseosa de complacer al público y facilitar el regreso á Madrid de los viajeros que á las mismas concurrán, formará un

TREN ESPECIAL

que saldrá de ARGANDA á las 9 de la noche del referido día 8, llegando á MADRID á las 10,15 de la misma.

Cartel anunciador del 1er tren especial con motivo de una corrida de toros.

Se comprende, es un pueblo donde se cosechan trescientas mil arrobas de vino y el ferrocarril facilita el transporte que aumentará la demanda y con ella los precios”.

La compañía sin subvención y venciendo dificultades de todo género ha logrado hacer que circule el primer tren, ahora la riqueza natural de la comarca hará lo demás. Y no sólo la riqueza de la comarca, sino también sus bellos paisajes y hermosos campos que brindan al vecindario de Madrid mil sitios de recreo, donde pasar unos días de Fiesta”.

Cuando llegan las fiestas de este año se inaugura una nueva calle y su alumbrado, la de la “arroyada” que es urbanizada por D. Enrique Calleja, director de las obras del ferrocarril, transforma la reguera del agua sobrante de las fuentes con destino a los huertos, el lavadero, allí existente y las muchas zarzas cruzado por el puentecillo del cura es canalizada y queda convertida en calle. El pueblo de Arganda en agradecimiento por este gesto y por la consecución de riegos en la finca “La Serna”, le dedica esta calle que se conservó con su nombre hasta hace unos años que por un absurdo se la sustituyó por el de “Juan de la Cierva” (esperemos que con motivo de

este centenario se le restituya el nombre que nunca debió perder). También es inaugurado el alumbrado del Camino de la Estación con 9 faroles de aceite el 7 de septiembre”.

Durante los primeros tiempos de la inauguración el ferrocarril se convirtió en un fascinante espectáculo para los habitantes de nuestro pueblo de aquel entonces, la llegada, el giro de la locomotora, el repostado de agua eran seguidos por numerosísimos curiosos que acudían a ver al “carro grande que anda solo”, como se le conocía entre los habitantes de aquellos tiempos, nos comentaban una anécdota que sucedió el día de la inauguración, una bella joven acudió a ver la llegada del tren y tras preguntar si podía tocar la locomotora, el maquinista con cierta sorna, la contestó: “tiéntala, pero ten cuidado de no dejarla muy sucia”.

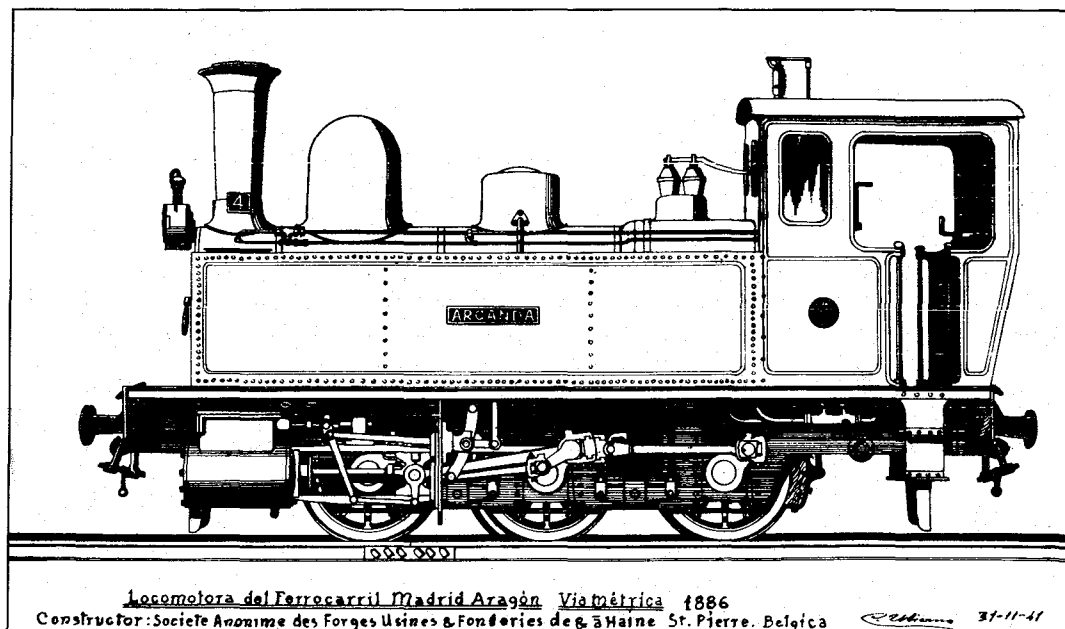
El 9 de agosto la correspondencia es enviada a Madrid en el tren y desde este día hasta 67 años más tarde lo haría regularmente. El 14 de septiembre es conducido el primer cadáver en el tren, se trataba de una joven que había fallecido en la Casa del Marqués de Hoyos (hoy demolida, se encontraba entre la plaza de Los Bienvenidos y la c/ Ave María). El 18 de octubre se produce el primer hecho trágico, el tren descarrila cerca de la estación, en el Km 27, y produce la muerte instantánea del guardafrenos, Pedro Talas.

El 27 de febrero de 1887 se organiza el primer tren de recreo a Madrid, el precio del billete de ida y vuelta es de 2 pesetas.

En 1888 por Ley de 4 de mayo se autoriza al gobierno para otorgar a D. Juan Carlos Morillo la concesión de un ferrocarril de vía estrecha como pro-



Giro de locomotora de un tren similar al de Arganda.



longación de la línea Madrid-Arganda que partiendo del punto más conveniente de esta línea y pasando por los términos municipales de Morata y Chinchón, terminase en Colmenar de Oreja, pudiendo el concesionario construir también un ramal desde Morata a Orusco por la Vega del Tajuña.

El 14 de marzo de 1890 llega el primer paquete del periódico "El Imparcial", uno de los de mayor tirada en aquella época, transportado por el tren, el hecho de llegar la prensa diaria a Arganda suponía estar informado, al corriente de los acontecimientos de aquellos turbulentos años, hecho éste de gran importancia entonces.

Son estos años durísimos económicamente para la compañía originaria, que con un exiguo parque móvil, 3 máquinas de vapor de la casa belga Haine Sant Pierre, modelo 131-T y cinco coches para viajeros, así como otro material móvil proveniente de la construcción, ha de hacer frente a los numerosísimos gastos que supone el mantener una línea férrea, material que por otra parte resulta suficiente, si tenemos en cuenta la población de Arganda entonces, 3.829 vecinos, la compañía no logra superar el bache y por sentencia dictada el 3 de febrero de 1892 por la Sala Segunda de la Audiencia de Madrid, es declarada en estado de quiebra definitiva, y en consecuencia por R.O. del Ministerio de Fomento de 7 de abril de 1893, se declaran caducadas todas las concesiones de los ferrocarriles de Madrid a Vaciamañá y de Vaciamañá a Arganda del Rey, de que era concesionaria la mencionada compañía.

Tras estas órdenes, el estado se incauta del ferrocarril hasta que se saque a pública subasta. En 1892 se constituye en Madrid la "Compañía del Ferrocarril del Tajuña", adopta este nombre porque en el futuro la línea ha

de recorrer la mayoría de los pueblos de la “ribera” de este río, anteriormente la línea sólo cruzó el Jarama, nombre con el que fue bautizada la máquina n.º 3 de la línea Madrid-Arganda. El fin de esta sociedad era la explotación de las líneas férreas de vía estrecha de Madrid a Arganda, y Colmenar de Oreja con ramal al pueblo de Orusco, así como de las concesiones que en un futuro se pudieran obtener de la Administración.

La compañía se constituyó con un capital social de 1.400.000 pesetas, cantidad no muy importante entonces para el objeto de la empresa, este capital se hallaba representado por 2.800 acciones ordinarias de 500 pesetas, cada una, y con el importante apoyo del capital de la “Seguridad Belga de Caminos de Hierro en España”.

En 1896 se hace cargo de la explotación un nuevo consejo de incautación para salir a subasta de un futuro adjudicatario.

En estos difícilísimos años de nuestra historia, tanto económico como social debido a la última guerra colonial que España mantiene en sus posesiones de ultramar, y que habían de poner fin a los restos de nuestro imperio colonial. En efecto en 1895 con el grito de Baire comienza una insurrección que acaba en guerra en Cuba, al que se suman también las Filipinas y Puerto Rico, con el apoyo de los Estados Unidos. La indignación corre como un reguero de pólvora, son llamados a filas los jóvenes de entonces. La pequeña estación de Arganda despide en una triste tarde de otoño a los numerosos quintos de la zona que son movilizados para defender el maltrecho honor de España. El 7 de diciembre de 1896 se celebra en Arganda una manifestación patriótica en la plaza por la derrota del líder independentista cubano Antonio Maceo, son sacados los tres organillos que hay en el pueblo, los taberneros ofrecen sus vinos y licores, cuando España tenía la situación controlada, se produce un lamentable incidente, la voladura del acorazado yanqui “Maine”, por propia mediación norteamericana se le culpa a España de la voladura. Acosado el gobierno americano por la prensa imperialista “Jingoe” declara la guerra a España y la escuadra norteamericana machaca en unas horas a la maltrecha escuadra española. La consternación es desoladora, nuestro país ha de ver impotente cómo se les van los últimos resquicios de un imperio del que nunca se ponía el sol. Terminada la guerra, los soldados son repatriados en pésimas condiciones en los pocos barcos que dispone nuestro país. Al llegar los supervivientes de Arganda a la estación, ésta se convierte en escenario emocionado y multitudinario del recibimiento de los 10 o 12 argandenses supervivientes y del resto de los otros pueblos cercanos.

“El trenillo”, como se le conocía entonces, hace vivir a nuestro pueblo momentos emotivos en medio de aquella consternación nacional. Precisamente un repatriado de esta guerra empleado de la compañía de nombre Isidoro Mesonero es arrollado por el tren en el puente de hierro, sobre el Jarama, causándole la muerte días después cuando apenas había llegado repatriado de Cuba.



Llegada del tren. Estación de Arganda hacia 1898.

PRIMEROS AÑOS DEL SIGLO. SUCESIVAS INAUGURACIONES

Por Real Orden del Ministerio de Agricultura, Industria, Comercio y Obras Públicas de 19 de abril de 1901, se dispone la subasta para la adjudicación del ferrocarril Madrid-Vaciamadrid-Arganda, quedando el remate obligado para con el estado en los mismo términos y con las mismas garantías que lo estaba la compañía originaria. Después de un largo expediente, se adjudica en subasta a D. Fernando López de Rivadeneira, administrador delegado de la sociedad belga de ferrocarriles, que también adquiere la concesión de la línea de Arganda a Chinchón y Colmenar, así como el ramal de Morata a Orusco.

Tras esta adquisición por la compañía belga, podemos decir que la economía del ferrocarril queda saneada, se reanudan las obras que se habían iniciado a Morata y cuando éstas están muy avanzadas, un desprendimiento de tierras sepulta los obreros que trabajan en esta obra, Plácido García y Francisco Paredes, a los cuales causa la muerte. El ferrocarril va extendiéndose por los términos argandeños de El Valle, Valhondo, el Alto, y los morateños de Cornicabra y el 25 de julio de 1901 tras muchas vicisitudes se inaugura el segundo tramo alcanzando la línea 44 Km.

Las solemnidades son grandes, la prensa se hace eco de esta efemé-



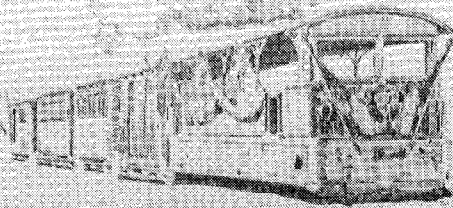
El tren camino de Madrid, hacia 1900-05.

des, al estar más evolucionada que en 1886, publica también varias fotografías “El nuevo mundo” a propósito de la inauguración decía: “salió el tren expedicionario de la estación del Niño Jesús y a su llegada al pueblo de Arganda fue recibido con vítores y aclamaciones por aquellos vecinos, cuyos representantes más caracterizados salieron a recibir al obispo de Sión, que después de bendecir con arreglo a las solemnidades de ritual la nueva línea, dirigió un discurso a los de Arganda. En Morata los mismos aplausos y vivas recibieron la llegada del nuevo tren y de los expedicionarios que oyeron solemne Te Deum, cantado en la iglesia parroquial del pueblo y fueron obsequiados con espléndido banquete en el patio del hermoso palacio que el marqués de Torneros posee en aquella población”.

Blanco y Negro, decía:

“La labor de la compañía no se ha visto coronada por el éxito, sino después de penosa lucha y a la cooperación de la Sociedad Belga de Caminos de Hierro que preside Mr. Fris, débese el que en definitiva se haya logrado mucho más que el decidido apoyo de los que por su condición debieran ser los primeros interesados en la prosperidad del país.

Así como el primitivo ferrocarril de Madrid a Arganda ha contribuido a la prosperidad de aquel suelo facilitando el transporte de vinos, cereales, piedra, yeso y cal en que es abundantísimo, la línea inaugurada favorecerá la rica región del Tajuña, hasta hoy sin fáciles transportes para sus importantes productos agrícolas, y siendo el propósito de la sociedad concesionaria llevar a feliz término la construcción de todas las líneas propuestas, han de ser muchos los pueblos que disfruten los grandes beneficios que esto reportará”.



EL FERROCARRIL DE ARCANDA Á MORATA

La Compañía del terror y la eliminación del Tercer Imperio se celebró el 21 de octubre el primer aniversario de la hazaña, sección de Arganda a Madrid, custodiado por la Sociedad de camiónes de guerra, el ejército en Bélgica. Para aquel objeto, dispuso un tren extraordinario compuesto de cuatro vagones, cinco asientos fijos, a partes por minutos y distintos, a consecuencia de los que figuraban el señor en casa de Stas y el ministro de Bélgica en España, e nutrida representación de la prensa madrileña.

Los coches que la empresa puso a disposición de sus invitados formaron parte del material completamente nuevo que la Compañía ha mandado construir en Zaragoza, con arreglo a los últimos modelos que se usaban en el extranjero, especialmente en Bélgica, para esta clase de ferrocarril. Los coches son sencillos y cómodos y tienen en los techos ferroses de máxima resistencia para la carga de pasajeros.

Salvo el tren expedicionario de la Estación del Niño Jesús, y la llegada al pueblo de Arzanda fue un flujo de emigrantes y familias enteras por aquellos caminos, cuyos representantes más destacados salieron a recibir al obispo de Sion que, después de haberse concurrido a las solemnidades de ritual la nueva línea, designó un curso a los de Arzanda. En Morata los mismos apóstoles, viras recibieron la llegada del nuevo tren y de los expedicionarios que oyeron solemnemente *Te Deum* cantado en la iglesia parroquial del pueblo y fueron acompañados con esplendor humano en el patio del hermoso palacio que el marqués de Torneros posee en aquella población.

Aunque el ferrocarril de Arzobispo-Morán pertenezca a una sociedad belga, está formado casi en absoluto por el capital, el trabajo y la inteligencia españoles, siendo debido esto a los señores don Fernando I. de Rivadeneira, administrador delegado en este país de la *Société de l'Est*.

des de chemins de fer en Espagne, y don Gustavo Cacho Saavedra, director de aquel ferrocarril.

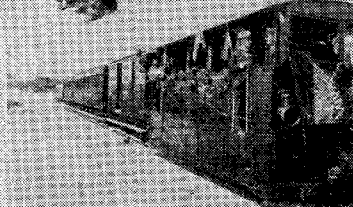
El primero, fundador e iniciador en Bruselas de la referida sociedad, a 10



ANTES DE SALIR DE MADRID

zados incaligables durante año y medio por su destreza y el delgado con su inteligencia, con su talento, defendiendo con gran tesón y constancia los intereses del ferrocarril, dedicando todos sus esfuerzos a que empujearan a la construcción de la línea férrea con su dinero y con su trabajo elementales, españoles, y lo maravilloso, afortunadamente, mereciendo bien de los verdaderos amantes

EL TREN
EN MARCHA



EL OBISPO DE SION
ENVIANDO EL TREN
EN ARGANDA



50005, 1 Nov 1964
 50050, 1 Nov 1964



GRUPO DE EXPLICACIONARIOS EN MORATA

Tras un año de incesantes trabajos, el día 23 de julio de 1902 se inaugura el tercer tramo que alcanza el pueblo de Chinchón de 18,20 Km, que en medio de un entusiasmo popular recibe el nuevo medio de transporte muchos vecinos para dar crédito a lo que sus ojos ven, solicitan del "Trenero" como vulgarmente designan al maquinista, el poder palpar la cálida máquina del tren inaugural, y en incesante rosario cuando ésta está parada, la observan, ven, tocan y retocan, la alegría es inmensa, ya que coincide con su primera y célebre fiesta: la de Santiago. Para que la línea férrea llegue a estos términos, proyecto que no estaba previsto en el trazado original, la Sociedad de Cosecheros aporta 300.000 pesetas, para que la línea férrea llegue a este pueblo y Colmenar.

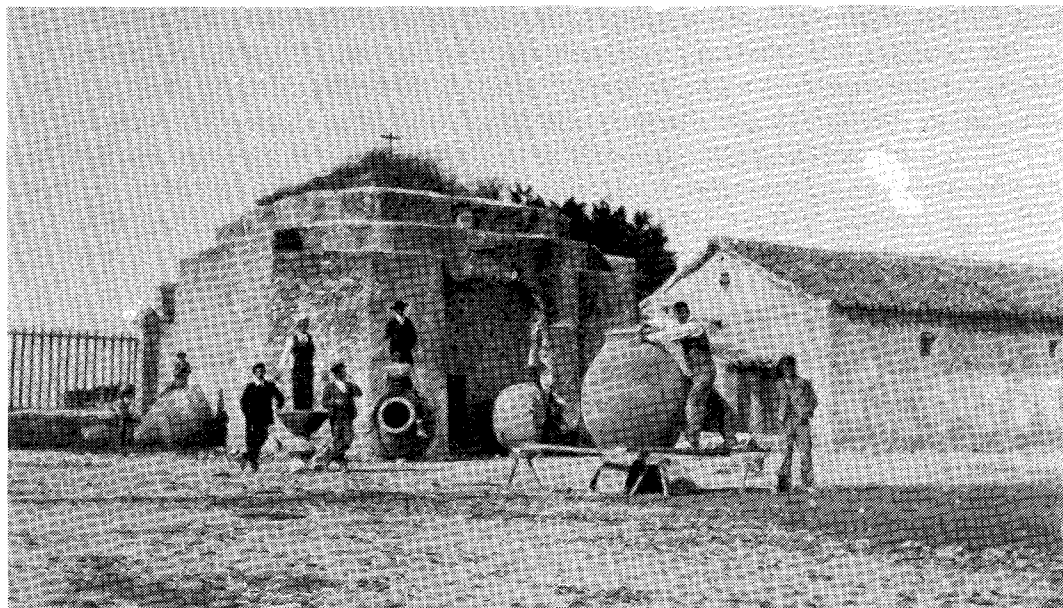
Cuando se inaugura este tramo, es designado como jefe de estación el argandense D. José Sardinero.

Desde este día empieza a funcionar la estación del Tajuña, si bien hasta 1910 no tiene un funcionamiento pleno del ramal a Colmenar y el trazado de la vía férrea por los pueblos de la ribera del Tajuña.

Al año siguiente, el 25 de enero de 1903, se inaugura el último tramo de este ramal al pueblo de Colmenar de Oreja de 3,4 Km que como todas las anteriores inauguraciones es recibido el tren en medio de un entusiasmo popular en aquel frío invierno. Para la instalación del ferrocarril en 1900 se constituye en este bello pueblo la Sociedad de Cosecheros que aporta 70.000 pesetas, que solicita la compañía correspondiente a los 2 Km de vía férrea que se tienden en su término, la estación que se construye es la más



Estación del Tajuña, hacia 1905.



Horno antiguo de tinajas en Colmenar de Oreja (Madrid). Foto: Pablo Afuera, a últimos del siglo XIX.

grande entonces construida, se utilizan 5 hectáreas de terreno que los propietarios ceden para tal efecto, el edificio de cocheras tiene unos 200 m de fachada, se la dota también de muelle de descarga, de edificio para el carbón, depósito de agua, edificio de viajeros y el puente giratorio al ser final de línea. En aquel entonces este pueblo era uno de los principales de la provincia de Madrid debido ello a la explotación de sus canteras y a la importante industria tinajera. Llegó a ser una de las estaciones que más recaudaba económicamente por el elevado tráfico de viajeros y mercancías, sobre todo su célebre piedra de la que destacaba en importancia la denominada “marmolillos” que embarcaba en dirección al cementerio del este en Madrid, el tráfico de esparto llegó a ser muy importante, el vino se transportaba unas 500.000 arrobas anuales y por último la fruta de su extensa vega tuvo un importante papel, se transportaba en vagones de tipo jaula, con destino a los mercados de la capital, sus célebres tinajas de tipo pequeño y mediano se transportaban en el ferrocarril con destino a las tabernas de aquel romántico Madrid.

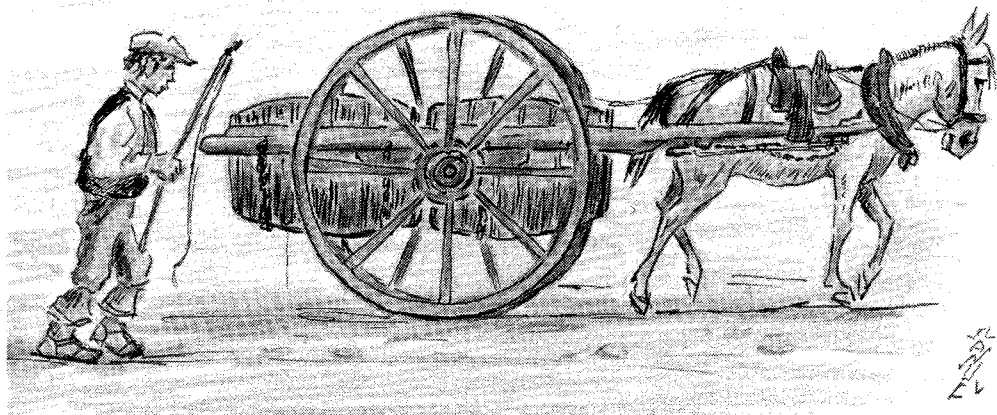
El 30 de agosto de 1903 se inaugura el ramal de empalme en Vicálvaro con la M.Z.A. de 1,3 Km, a partir de ahora, gracias al tren, el vino de Arganda alcanzaría el renombre que le ha hecho célebre, al tradicional comercio de los arrieros con destino a Segovia, se unió el que facilitó el ferrocarril y desde entonces se transportó regularmente a las zonas mineras de Asturias (Trubia y Mieres) así como a Bilbao desde entonces principal cliente de nuestro vino, en la estación de Arganda siempre había un apartado para los “Bocoyes” barriles de 50 arrobas que en carros especiales se transporta-

ban desde la bodega a la estación. Este producto debió de interesar a Pío Baroja, que en su obra publicada en 1904 “Mala Hierba” en el capítulo VI y en una conversación de varios golfillos de Madrid de primeros de siglo, uno de ellos exclama: “Yo he vivido —añadió el mendigo joven— más de medio año en Vaciamadrid, un pueblo que está deshabitado, un compañero mío y yo encontramos una casa cerrada y nos instalamos en ella, vivimos unas semanas al pelo, por las noches íbamos a la estación de Arganda, con una barrena hacíamos un agujero en un barril de vino, llenábamos la bota y después tapábamos el agujero con pez”.

Pío Baroja en este pasaje de su obra describe cómo se hacía una “sangría” a un barril, práctica común en aquella época, sobre todo en los ferroviarios que siempre en alguno de sus bolsillos llevaban una estaquilla de roble, aprovechando la ocasión propicia practicaban este arte, al reformar o desalmar algún barril que hubiese hecho estos servicios, las estaquillas delataban el número de sangrías que había sufrido.

Pronto comenzarían las obras de prolongación de la línea hacia el este, por los pueblos denominados de la “Ribera”, con dirección hacia el encantador pueblo de Tielmes. El objetivo final perseguido era alcanzar el pueblo de Caminreal, en Teruel, punto de encuentro con la vía ancha de la Compañía del Ferrocarril Central de Aragón, explotadora entonces de la línea Calatayud a Valencia.

En 1909 estalla una insurrección en el Rif. Zona del protectorado español que acaba en guerra, en la península tiene como repercusión directa la semana trágica de Barcelona. El ferrocarril durante el tiempo que ésta dura de 1909-1927, transportará primero a Madrid y luego con destino a Africa, un sinnúmero de quintos en nuestra zona, el tren transportará en su seno a los muchachos que cada año son llamados a filas, algunos de ellos quedarán para siempre en los campos africanos, las estaciones del recorrido serán testigo de las despedidas y llegadas, como en los tiempos de Cuba.



Forma de transporte de los bocoyes desde la bodega a la estación.

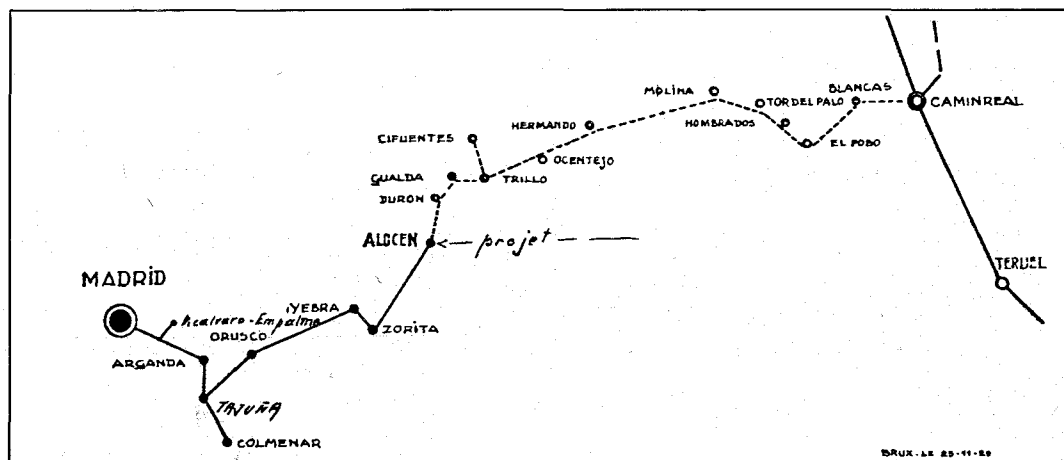
El 13 de marzo de 1910 se inaugura en segunda fase los tramos de Tajuña a Tielmes, el ferrocarril en este tramo cruza la carretera de Valencia a la salida del pueblo de Perales, para luego salvar una pendiente muy fuerte desde la altura de la carretera y las tapias del cementerio de Perales, la línea se trazó al pie de las célebres cuevas prehistóricas, y por estos parajes continuó luego con una bajada hasta el paso a nivel de la carretera que une Perales con Tielmes, siguiendo por la parte alta de la vega del último pueblo hasta la estación (una de las últimas que quedan hoy en pie).

El 20 de junio de este mismo año se inauguró el tramo Tielmes-Orusco con los tramos intermedios de Chávarri, estación que se construyó en el manantial de las célebres aguas medicinales del pueblo de Carabaña, y a la entrada de este pueblo se instaló la estación.

Tras la entrada en funcionamiento, los productos que producían estas fértiles vegas tuvieron en el tren su mejor aliado, llegando en cantidades que nunca se pudieron alcanzar con el transporte tradicional a los mercados de la capital sus célebres y deliciosas frutas.

Posteriormente, las obras de alargamiento del ramal de Orusco continúan con diversas velocidades. Los últimos tramos que se ejecutan fueron Orusco a Mondéjar, de 13,97 Km, el 26 de marzo de 1916. Se construye en este tramo para salvar una vaguada, un viaducto que subsiste en la actualidad y que es de una singular belleza, con esta sección el tren se adentraba ya en tierras de la provincia de Guadalajara.

Todas estas inauguraciones hacen que merme considerablemente los fondos de la Compañía y por acuerdo de su junta general, se hace una nueva ampliación de capital, según escritura pública otorgada ante el notario de Madrid D. José Toral y Sagristá, el 20 de mayo de 1914, creándose 14.000 acciones ordinarias de 500 pesetas cada una y 10.000 acciones privilegiadas también de 500 pesetas, que junto con las 6.000 ordinarias que ya existían, correspondían al importante capital entonces de 15.000.000 de pe-



Vista del trazado general del ferrocarril del Tajuña hecho en Bruselas el 25-11-29.

setas, que había desembolsado la compañía en diversas construcciones.

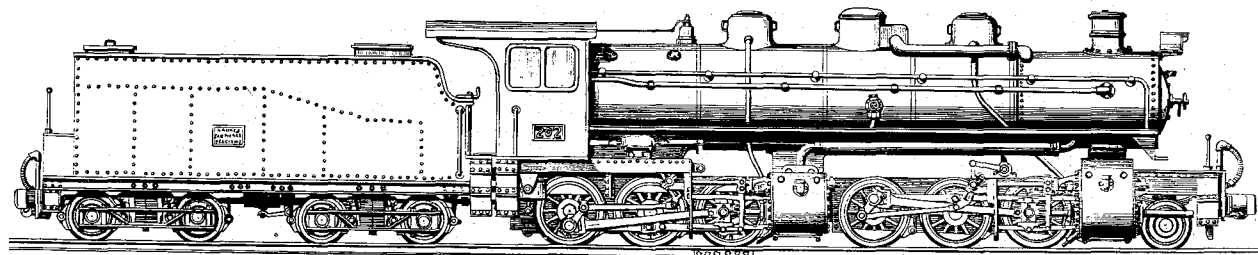
El 12 de junio de 1916 se inaugura el tramo Mondéjar-Yebra, de 14,06 Km, el 16 de noviembre de este mismo año, Yebra a Sayatón-Bolarque de 17,35 Km.

Durante el año 1917 sólo se inauguró el tramo Sayatón-Bolarque a Anguix de 9,43 Km, las obras continuaron lentamente, debido al hundimiento de las cuevas prehistóricas de Perales, que con el consiguiente desprendimiento de tierras interrumpe el paso del tren durante el tiempo que se tarda en reparar los daños y reponer de nuevo el balastro y vías.

En 1919 el 29 de septiembre, se inauguró el tramo Anguix a Auñón, de 8,19 Km, cuando comienza la década de los 20 se verá la siguiente apertura que tiene lugar el 26 de abril, de Auñón a Sacedón, de 3,82 Km, al año siguiente, el 27 de diciembre de 1921, se abre al público el último tramo que logra inaugurar esta compañía, que comprende de Sacedón a Alocén, con 10,51 Km, de donde ya no pasará este ferrocarril a pesar de estar muy avanzada la ejecución de la infraestructura hasta el pueblo de Cifuentes, la red alcanzará en explotación 161,08 Km, para estas construcciones se utilizó vía de un metro entre los bordes interiores de los carriles, y estaba constituido por carril vignole sobre traviesa de roble de 1,80 m, y balastro de piedra partida, salvo en el carril de 32 Kg/m, en que no existía placa de asiento, en todos los demás la sujeción del carril a la traviesa se efectuó por medio de dicho elemento y tirafondos, como dato anecdótico diremos que el número de traviesas por Km era de 1.500.

En 1919 la Compañía del Ferrocarril del Tajuña “por acuerdo de su junta general de accionistas, en reunión celebrada el 17 de marzo, cambia de denominación, adopta el de “Compañía del Ferrocarril de Madrid a Aragón” por escritura otorgada ante el notario de Madrid, D. José Toral y Sagristá, el 8 de abril, se acepta el cambio de denominación autorizado y aprobado por Real Orden del Ministerio de Fomento de 2 de agosto de 1919 (Gaceta del 16).

En estos años se aprueba la instalación de las locomotoras “Mallet”, máquinas de gran tamaño (una de las más grandes que ha habido en vía estrecha en España).



Locomotora del Ferrocarril Madrid-Aragón: Tipo Mallet; con Vapor recalentado y freno Clayton
Constructor: Haine San Pierre Bélgica el año 1912

C. H. H. H.
11-2-25

Locomotora del ferrocarril Madrid-Aragón. Tipo Mallet, con vapor recalentado y freno Clayton. Constructor: Haine San Pierre, Bélgica, el año 1912.

El proyecto lo realizó la casa belga Haine Saint Pierre, la guerra europea retrasó la construcción de las máquinas que hasta 1919, cuando finalizó ésta, no fue comenzado y puestas en servicio entre agosto y diciembre del año 1920. Las características eran: tenía 6 ejes acoplados de forma articulada y un bisel delantero, 2 cilindros de alta presión y 2 de baja, provistos de un recalentador Shmidt, freno por el vacío sistema Clayton, indicador de velocidades sistema Flaman y aparatos de arena sistema Lamberk, su peso en vacío era de 60.500 Kg, el peso adherente 66.000 Kg, y el peso en servicio 60.000 Kg, el diámetro de las ruedas motrices era 1.100 m/m, su anchura máxima 2,700 m/m, y la altura máxima 3.700 m/m, la velocidad que alcanzaban era de 50 Km máximo, y en un tren de 200 toneladas 25 Km/h. Su potencia era tan elevada que traía como consecuencia un consumo exagerado y como por otra parte, a la larga el tráfico de mercancías nunca alcanzó ni con mucho las cotas esperadas, diremos que en un principio sólo llegaban al Km 21 del apartadero allí existente, ya que por su elevado peso y las vibraciones que producía su paso por el puente del Jarama, en La Poveda, hacían temer un hundimiento, cuando éste fue sustituido, fueron utilizadas sobre todo para el transporte de piedra y mercancía, si bien eran enganchadas al tren de viajeros algunos domingos, cuando la gente de Madrid acudía en masa a bañarse al Jarama, no pasando las máquinas de El Alto.



Un domingo en el Jarama. Salida del tren. Año 1929. Foto: Contreras. (Museo Municipal de Madrid).

Uno de los numerosos viajeros de estos años José Cesáreo Sánchez-Mata, ha tenido la gentileza de narrarnos las anécdotas y recuerdos de este ferrocarril del cual extractamos algunos fragmentos:

“Mi primer viaje en este tren fue desde Colmenar de Oreja a Madrid en el año 1919. Estaba mi padre empleado en la fábrica hidroeléctrica de la Aldehuela (antiguo molino en el Tajo) término del antedicho pueblo, hacía poco tiempo que me mordió un perro, por si estaba rabioso tuvimos que ir al médico a Madrid. Recuerdo que al llegar a Arganda había en la estación unas mujeres vendiendo tortas exquisitas, ésas eran muy altas del centro. Repito, eran exquisitas. También vendían hermosísimos racimos de uvas blancas; el maquinista y el fogonero se bajaron del tren y fueron a la taberna (del tío Andrés) “a echar un trago”; después de un buen rato, ¡hala! a seguir adelante sin prisas, al llegar a La Poveda, donde estaba la fábrica de



Vagones del ferrocarril en la Estación de Arganda. Año 1920-25.

azúcar, en los sacos de éstas marcaban un dibujo como una remolacha y que al pasar el tiempo le sirvieron al pintor Millares para telas de sus pinturas abstractas y chorreosas, había un puente de madera vieja y carcomida (diremos que el puente era de hierro), me parecía iba a hundirse y sentí miedo. En el vagón iba una vieja que vendía lotería y se iba durmiendo, unos medidores que también viajaban le ataron el moño al asiento, al despertarse se encontró con la sorpresa de estar... presa, todo fueron risas de los viajeros”.

“Antes de todo esto, viajaba mucho en tren desde Colmenar D.^a Carmen Monge, llamada “la señora de los gatos”, porque siempre llevaba en los viajes muchos gatos metidos en un saco”.

“No recuerdo si era accionista la empresa del tren, lo que sí recuerdo oír es que utilizaron piedra de una cantera de su propiedad en el término denominado «las canteras» para las obras”.

“Cuando había encierro de toros, iba la gente a la estación a cobijarse en los barracones que había para los coches del tren, y en estos por si pasaba por allí el toro suelto. También se subían al montón de carbón donde se ponían bien tiznadas, se bajaban algunas del montón y hacían quites con su delantal.

Algunas eran de bastante edad, pero les ardía la sangre torera.

Si se desmandaba un toro, no se podía bajar al pueblo hasta que le acarreaban. Algunas veces era ya la hora de la procesión del Cristo del Humilladero y había que estar allí esperando”.

Son estos recuerdos y anécdotas bastante interesantes para comprobar lo enraizado que estuvo el tren con la población en los lugares donde pasó.

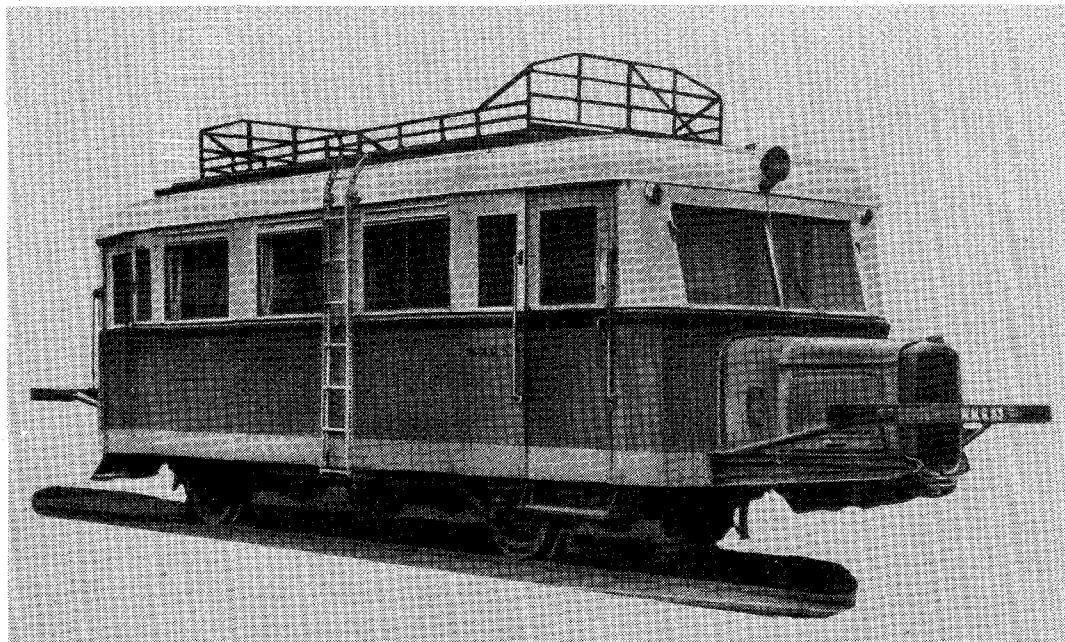
¡Lástima que no podamos ofrecer como estos de Colmenar de todos los pueblos donde pasó el ferrocarril unas pequeñas anécdotas! las invitaciones han sido numerosas, pero las colaboraciones han sido escasas.

En marzo de 1922, se abre una cantera de piedra silíceas con destino a las obras del metropolitano de Madrid, con un arrendamiento anual al Ayuntamiento de Arganda de 1.000 pesetas, el sistema de transporte desde la cantera era en burros, con serones de los denominados “terreros” hasta los vagones del ferrocarril, dispuestos en la estación de Vaciamadrid y desde allí marchaban con los subsiguientes enlaces hasta el centro de la obra.

También con destino a Madrid se embarcaba piedra en la estación de Arganda, procedente del alto del Calerín, desde donde era transportada a los vagones del ferrocarril, en carretas de bueyes, con destino a la fábrica de Valderribas, que se inauguró en 1925, desde este momento el ferrocarril de Madrid a Aragón será su principal abastecedor de piedra caliza, procedente en su mayoría, de las canteras de Valhondo, en los altos de Morata. Cuando terminaban la jornada, las yuntas de los bóvidos eran encerradas en el denominado “corral de los bueyes”, que en la actualidad subsiste (se encuentra en la c/ Real).

En 1923 y tras un golpe de estado en Barcelona, el General Primo de Rivera, se hace con el poder. Durante su mandato (1923-1930) se da un gran impulso a las obras públicas y en especial, a la construcción de carreteras.

Diremos que la carretera de Valencia es adoquinada en su totalidad durante esta época, así, durante el año 1924 es cambiado el firme a su paso por nuestro pueblo, el guijo es sustituido por granito de El Escorial. Son estos años difíciles para todas las compañías ferroviarias, debido al fuerte impulso que se da a los transportes mecánicos por carretera, lo que hace que aumente notablemente el parque automovilístico, haciendo una notable competencia al transporte ferroviario en general, y muy especialmente a muchas de las compañías de vía estrecha, entre los que se encontraba la del ferrocarril Madrid-Aragón. No obstante, este ferrocarril reacciona con cierta valentía y en 1935, a imitación de otras compañías, ensaya con automotores térmicos para el servicio de viajeros. Son estos autovías del tipo denominado "Zaragoza", alquilados en principio a Carde y Escoriaza (su constructor). Más tarde, se adquieren 3 unidades, con ellas se sustituye con notable economía de explotación, algunos servicios de composición clásica, es decir, locomotoras más furgones y coches de viajeros. Se recuerda de este tipo de material móvil por las gentes que lo conocieron el poco tiempo que se detenía en cada estación —poco más de un minuto— su capacidad (40 plazas), y el gran ahorro de tiempo en hacer el trayecto elegido, muy lento con el tren convencional, la mayoría estuvieron en servicio pasado el período de la guerra civil, en el final de la línea, por tierras de Guadalajara.



Automotor tipo "Zaragoza" utilizado por el ferrocarril del Tajuña desde 1935.

En este mismo año de 1935, se produce un hecho que hoy día hubiese llenado de indignación a ecologistas y amantes de la naturaleza en general, una acacia o plátano (no lo podemos precisar), varias veces centenario conocido como “El árbol gordo de la estación”, también como “El árbol del tío Damián” —se encontraba a la puerta de una taberna—, situado en la esquina de la Arroyada y el camino de la Estación, era tal su tamaño, que sus ramajes cubrían todo el patio del baile y por otro lado, daba sombra a gran parte de la estación.



Derribo del “árbol gordo de la estación” o del “tío Damián”. Dibujo de Antonio Martínez Ruiz. Año 1934-35.

Por decisión municipal, se ordena su tala, a su adiós baja al lugar una gran multitud de vecinos, dada su corpulencia y tamaño, al ser casi imposible serrarlo una de las máquinas del ferrocarril es utilizada en su derribo, se le atan varias cuerdas a la locomotora y tirando, da con él en tierra. El corpulento tronco es adquirido por el maestro carretero Aniceto Martínez, al que utiliza en su mayoría para la construcción y reparación de carros, tan importantes en el transporte de aquellos tiempos, por lo grande de su tamaño, hubieron de valerse estos artesanos de barrenos de dinamita para rajar la madera.

De haber existido hoy día, no cabe duda que hubiese sido un orgullo para todos nosotros, pero desgraciadamente, se perdió en un triste otoño.

PERIODO DE LA GUERRA CIVIL. TREN DE LOS 40 DIAS

Llega el fatídico 1936, y con él uno de los períodos más tristes de nuestra historia, LA GUERRA CIVIL, para la compañía del ferrocarril Madrid-Aragón presenta una situación especial, dado el interés que despertó su recorrido y por las circunstancias bélicas en esta parte de la provincia de Madrid.

Hasta febrero de 1937 funciona normalmente, si bien de su dirección y explotación se hace cargo el Comité de Explotación de Ferrocarriles.

Al llegar el mes de febrero de 1937 y más concretamente, el día 6, las tropas nacionales inician una ofensiva tratando de llenar el triángulo que forman los ríos Manzanares y Jarama y la carretera de Chinchón. La noche anterior habían cruzado el puente de Pindoque (del ferrocarril de la Azucarera) la guarnición es sorprendida por los efectivos moros, que cantando la Internacional pasan a cuchillo a todos los centinelas.

Esta operación de guerra es complicada por la dificultad de mover tropas en una zona donde los republicanos tenían excelentes medios de observación.

Los días 7 y 8 tienen lugar violentísimos combates. Al ser Miaja advertido, ataca la ciudad Universitaria, para evitar el traslado de fuerzas al Jarama. El día 9 partiendo de la "Marañosa", es alcanzada la carretera de Valencia, a la altura de Vaciamadrid. El ferrocarril, que en estos parajes discurre casi paralelo a la carretera, es interceptado y durante toda la guerra civil no circulará, al estar el frente a un Km escaso, en línea recta de los raíles del tren.

El día 10, hay un contraataque republicano, con fuerte protección de blindados, no secundado por la infantería. El día 11, las columnas Buruaga y Barrón, cruzan el Jarama, el puente de Pindoque tratan de volarle, pero al poner las cargas explosivas fueron mal situadas, lo que hizo que se elevara unos cm, y cayera de nuevo a su asiento, quedando intacto, durante tres días se combatió rudamente en dicha cabeza de puente. Los republicanos con blindados y abundante aviación pudieron haber roto las líneas, pero nuevamente la infantería no supo aprovechar la ruptura, se lucha encarnizadamente todo el mes de febrero.

Frenados los nacionales, conservan sus posiciones, el frente se estabiliza durante el resto de toda la guerra, produciéndose en esta batalla la escalofriante cifra de 20.000 muertos.

Como hemos dicho, el tren es interceptado en Vaciamadrid, la guerra toma también contacto con el trazado ferroviario en la zona de los altos de Morata, donde sus instalaciones sufren grandes desperfectos. Tan sólo quedan libres, al otro lado del frente, es decir, en la ribera, 2 máquinas de vapor, varios coches y furgones y un automotor, el tren durante el período de guerra tiene un funcionamiento escaso entre Tajuña y Alocén.

En la otra zona, es decir, la cabecera de línea de estación del Niño Jesús,



Tren de la Azucarera durante la guerra civil. Fue el único que funcionó en Arganda en el trayecto Torrejón-La Poveda al lado opuesto del frente del Jarama.

funciona a partir de agosto de 1938, en que quedó interceptada la línea de Madrid-Zaragoza, a la altura del barrio de Vallecas, el tráfico de este modo se reestablece temporalmente por el F.C. Madrid-Aragón, con trasbordo en Vicálvaro, y desde aquí con destino a la estación del Niño Jesús, diremos que esta estación sirve como depósito de material y enlace con el denominado "Tren de los 40 días". A principio de 1938 se comienza a construir un ramal que une Torrejón con Tarancón, como servicio de Madrid a Valencia, al estar en este período de la guerra interceptados todos los accesos a Madrid, por vía ferroviaria por la artillería nacional.

Este ramal de vía ancha empieza a construirse en Torrejón de Ardoz, pasa por Mejorada del Campo, Loeches, Campo Real, Villar del Olmo, Carabaña, en Orusco cruza sobre el trazado del F.C. Madrid-Aragón, continúa por Extremera, donde se construyen varios túneles a Fuentidueña, donde las locomotoras repostan agua, que toman directamente del Tajo, hasta llegar a Tarancón, en este pueblo enlaza con el trazado normal Madrid-Alicante.

Este tramo entró en funcionamiento en marzo de 1938, por lo rápido de su construcción, fue denominado "Tren de los 40 días", pero lo cierto es que se tardaron tres meses en la construcción.

El primer servicio fue hecho por la máquina 506 de la Estación de Delicias, llevando acoplada una 1.000 denominada "Pelona", ambas pertenecientes a los ferrocarriles del Oeste. Al llegar a Orusco, en una curva cerrada por debajo del puente del FF.CC. del Tajuña, el freno quedó agarrotado, los responsables políticos de este servicio creyeron que se trataba de un

boicot, y a punto estuvieron de acabar con la vida de los conductores de la máquina, pasado el acaloramiento, continuó su marcha a Madrid, tenía prevista su llegada a Atocha a las 6 de la mañana, y por estos incidentes, según nos contaba el Sr. García Linares, llegó a las 10 de la mañana.

Por lo rápido de su construcción, la línea tenía muchos inconvenientes, uno era la poca altura de los túneles, que había que pasarlos a gran velocidad para no perecer asfixiados los maquinistas y ayudantes, por el humo que desprendía la locomotora.

Este ramal fue la única salida libre que había en Madrid por ferrocarril. La población civil para proveerse de alimentos en los pueblos del recorrido, en



Locomotora
"Amurrio".
Azucarera de La
Poveda hacia
1943, de ancho
normal hacia el
trayecto
Torrejón-La
Poveda.

aquellas difíciles circunstancias, formaba grandes colas en las estaciones de cabecera.

En los últimos días de marzo de 1939, cuando el ejército republicano tenía perdida ya la guerra, y ante su eminente retirada, decide volar el puente del ferrocarril sobre el Jarama, el cual salta por los aires, y todo el hierro que contiene queda sepultado en el lecho del río.

El 1 de abril de 1939 termina la guerra, el término municipal de Arganda queda arrasado, sumiendo a la población en una profunda crisis, de la que se tardaron varios años en salir.

POSTGUERRA. REPARACION DE DAÑOS EN LA LINEA. ESTRAPERLO

Los daños que produce la guerra no son muy grandes, pero difíciles de reparar, el principal como dijimos, fue la voladura del puente sobre el Jarama, también la línea está muy afectada en los altos de Morata. Durante 1939-1941, se trabaja intensamente en la reconstrucción de los desperfectos. En este mismo año de 1939, se construye un ramal de ancho normal a Torrejón de Ardoz desde La Poveda, se aprovecha esta construcción para el servicio del transporte de remolacha el ramal de los 40 días, a partir de entonces la fábrica de Azúcares y alcoholes estará comunicada ferroviariamente con toda la red de ferrocarriles, será en La Poveda uno de los pocos lugares donde existan los 3 perfiles de vía,

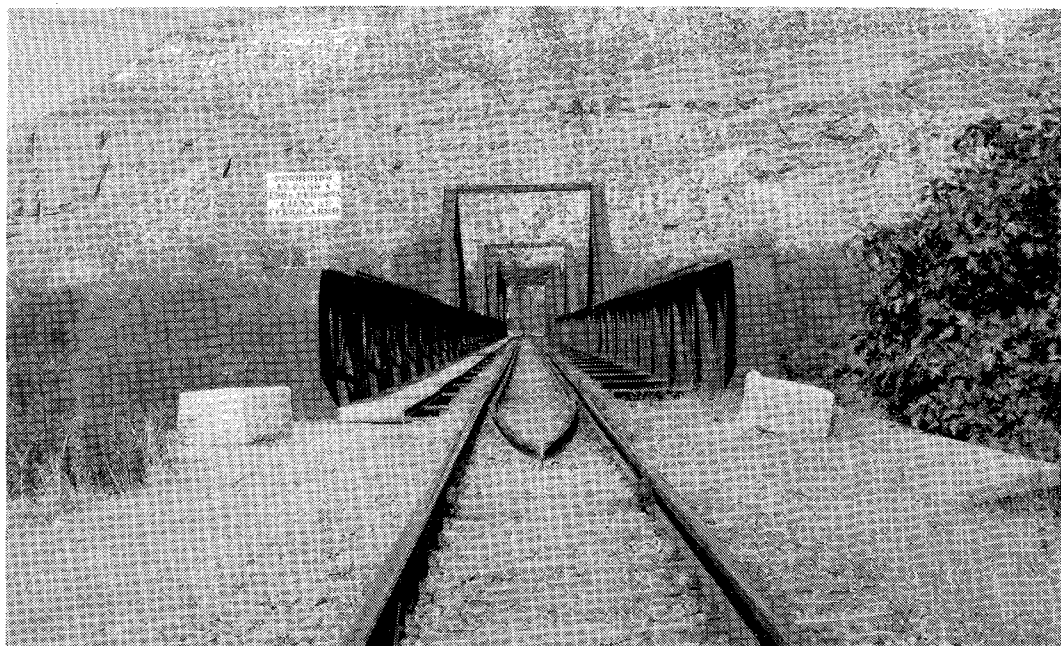
1.º El de 1,60 m que une la fábrica con Torrejón y Tarancón que aporta remolacha de la provincia de Guadalajara y Cuenca.

2.º El de 1 m correspondiente al F.C. del Tajuña, que proporciona la remolacha de la denominada ribera.

3.º El de 0,60 m, que une la fábrica con Ciempozuelos, y aporta principalmente la remolacha de las vegas de "El Porcal" y los campos de Gorquez.

En diciembre de 1939 se inaugura el nuevo puente sobre el Jarama en La Poveda, procedente del norte de España su primitivo uso fue para trenes de vía ancha, al ser mayor que el original, los asientos sobre el río han de hacerse nuevos, lo que retrasa las obras considerablemente, al concluir las necesarias reparaciones, el tren vuelve a funcionar nuevamente a principios de 1941.

Son los años 40 de una gran dureza económica, debido ello a la segunda Guerra Mundial, y el aislamiento que sufre España por el régimen del general Franco.



Puente sobre el Jarama. Foto: Elías Manzanares.

Son los años del gasógeno, invento que se acopla a los automóviles al escasear la gasolina, hecho que redunda en beneficio de los ferrocarriles, así en 1942 son expedidos 205.514 viajeros desde la estación del Niño Jesús.

Son años también de un ingenio de la picaresca española, conocido como el “estraperlo” y este tren va a ser hasta comienzos de la década de los 50 su principal conductor y aliado. Al férreo control que ejerce la comisaría de Abastos impuesto a los productos alimenticios, mediante las fatídicas cartillas de racionamiento. Surge un mercado negro en todos los pueblos, donde los productos de primera necesidad no escasearon, y el tren durante estos años, es su principal protagonista, se idean los más simpares ingenios para transportar los productos de una forma semiclandestina. Se facturan muchos colchones, en su interior se esconde lo más variopinto de productos alimenticios, en las tirantas de debajo de los vagones se esconden sacos de judías, garbanzos, etc. El aceite se transporta en vejigas de buey, forradas de lona, por una razón muy sencilla, al tirarlas del ferrocarril, las latas revientan y de este modo, ruedan y ruedan y el preciado líquido no se desperdicia.

Hay dos zonas donde el estraperlo sale de los trenes, todo él arrojado por las ventanillas, la primera es el término denominado “El Valle”, en Arganda, donde en un rosario se van arrojando todos los productos, para finalmente, arrojarse del tren en marcha el estraperlista en cuestión.

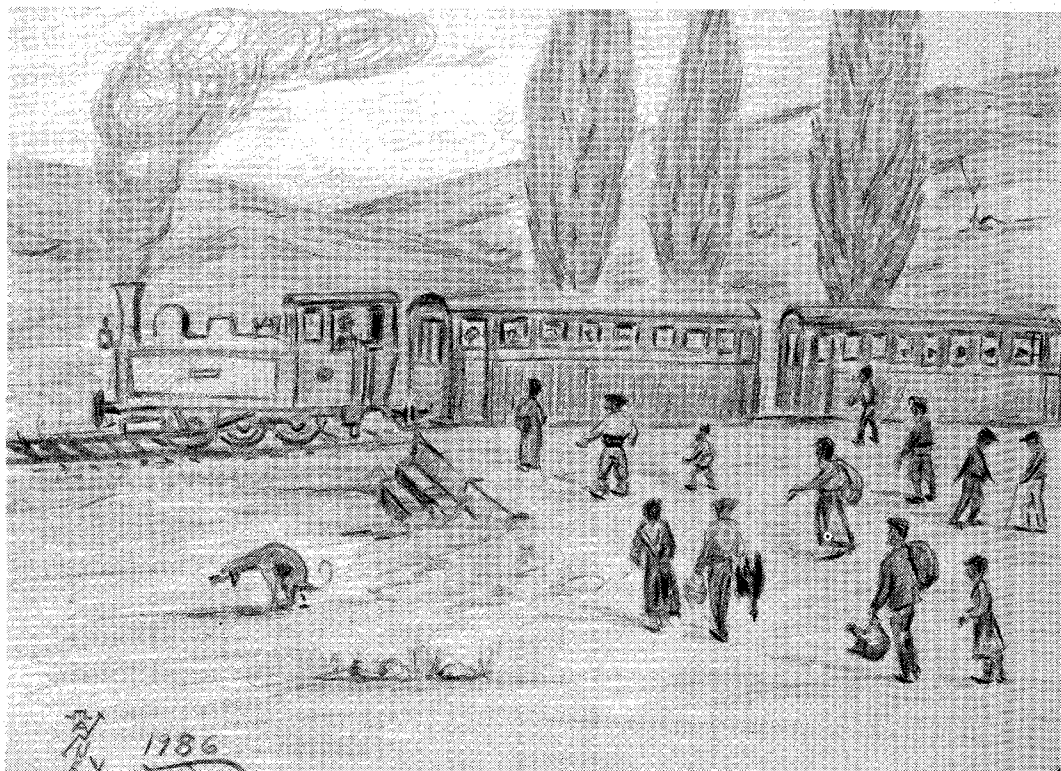
La segunda zona y principal es en Madrid, tras el paso del arroyo del Abroñigal, donde despositan las mercancías arrojadas del tren en marcha, que son recogidas por los compinches preparados a tal efecto.

Nos comentaban que en cierto viaje, en este tren, un señor que iba vestido elegantemente, a su paso el vagón quedaba vacío, preguntando a uno de los viajeros que se había quedado, éste le dijo que la chaqueta, corbata y sombrero les sonaba a un agente de abastos o de la policía, y por eso la desbandada general por temor a los duros arrestos de aquella época.

Así que este buen señor, cada vez que iba a visitar a sus familiares, debía hacerlo vestido de una forma informal, para no asustar al resto de los viajeros.

En cada tren, por aquella época, se le dota de una persona responsable denominada “jefe de tren”, la mayoría de las veces con intereses en el estraperlo, uno de estos es sorprendido por la Guardia Civil, con mercancía de dudosa procedencia, se le conduce con los productos al furgón que va tras la máquina, en el término de Perales. Al llegar a Arganda, la Guardia Civil se encuentra con la sorpresa de que ni el preso ni la mercancía están ¿dónde se había arrojado? Sin duda, el ingenio de este personaje pudo más que los motivos de autoridad de los agentes del orden.

Cuando había pasado el tren por una zona de “descarga”, los caminos se poblaban de gentes que aparentemente venían de las labores agrícolas, y en los serones de los burros, entre los sacos de hierba transportados, en el sillín de las bicicletas, iba el preciado botín que después solidariamente, sería vendido y en el mayor de los casos, canjeados por otros productos.



Dibujo de Manuel García Ramos sobre lo que era el estraperlo.

En uno de estos intentos de tirar la mercancía y perderse con ella, pagó una estraperlista —cuyo nombre desconocemos— con su vida en las cuestras de Perales, al enganchársele los vestidos en el balconcillo del vagón, y arrastrarla contra la vía hasta que quedó totalmente destrozada.

Estas situaciones, aunque parezcan grotescas y graciosas, tuvieron una realidad bien clara: la subsistencia.

En estos años, el material ferroviario comienza a quedarse anticuado, las velocidades alcanzadas por carretera son mucho mayores que la que alcanza el tren, cuando éste pasaba por una viña, se arrojaban un sinnúmero de viajeros, para poder coger un racimito de uvas, el maquinista, con más voluntad que medios, tira una y otra vez del silbato, como aviso de que la velocidad va a aumentar y el buen humor crea un pareado que se ha hecho célebre en toda España:

“EL TREN DE ARGANDA QUE PITA MAS QUE ANDA”

En estos años, la compañía asiste impotente en su dificultad económica, que le impide la adecuación de sus servicios para hacer frente a la competencia del transporte mecánico, por carretera, ha de resignarse y ve que a medida que éste se recupera, el suyo se va hundiendo lentamente, a esto añadimos la casi constante disminución de todos los tráficos, principalmente en los tramos finales de la línea (últimos en inaugurarse), otro hecho le influye notablemente, la construcción del pantano de Entrepeñas intercepta la línea que queda 70 m por debajo de lo que va a ser el nivel de las aguas, y el 12 de julio de 1943, ha de ser clausurado el tramo Sacedón-Alocén, con un recorrido de 13,80 Km. Estos servicios de final de línea se desarrollan en los últimos años con automotor desde Alocén a Auñón y viceversa, las piedras de la estación de Sacedón se desmontan y numeradas son trasladadas al puente de Arganda donde se almacenan hasta que una riada, años más tarde, acaba arrastrándolas río abajo.

El 1 de octubre de 1946 se clausura el tramo Auñón-Sacedón, debido a la escasa rentabilidad económica.

Uno de los grandes genios de nuestra literatura actual, Camilo José Cela, nos narra en el capítulo VI de su obra “Viaje a la Alcarria”, un hecho que indagando, nos han confirmado varias personas que vivieron esa época. Se trata pues de un fragmento de su obra, basado en hechos reales.

“El viajero escucha cómo el buhonero perdió la pata —ya le digo. El día de San Enrique del año de la República, me dije: Estanislao, esto hay que acabarlo. Eres un desdichado ¿no ves que eres un desdichado? Hacía un calor que no se podía aguantar, yo estaba en Campo Real, me acerqué hasta Arganda y me acosté en la vía. Cuando venga el tren —pensé— Estanislao se va para el otro mundo pero ¡sí! ¡sí!, yo estaba muy tranquilo, se lo juro, pero era mientras no venía el tren.

Cuando el tren asomó, yo noté como si se me soltara el vientre. Aguanté un poco, pero cuando ya estaba encima me dije: ¡escapa Estanislao que te trinca! di un salto, pero la pata se quedó atrás. Si no es por unos de la fábrica de azúcar, que me cogieron, allí me desangro como un gorrino. Me llevaron a la casa del médico y allí me curaron y me pusieron el mote, al ver cómo tenía los pantalones. Uno de los que me cogieron llevaba la pata en la mano, agarrada por la bota, y no hacía más que preguntar: Oiga ¿qué hago con esto? El médico se conoce que no sabía qué hacer, porque lo único que le contestaba era: Esto se llama pierna mastuerzo, esto se llama pierna. El viajero cree más prudente interrumpirle. El buhonero hablando de la pierna que se dejó en Arganda, había adquirido un aire triste, un ademán cabizbajo.

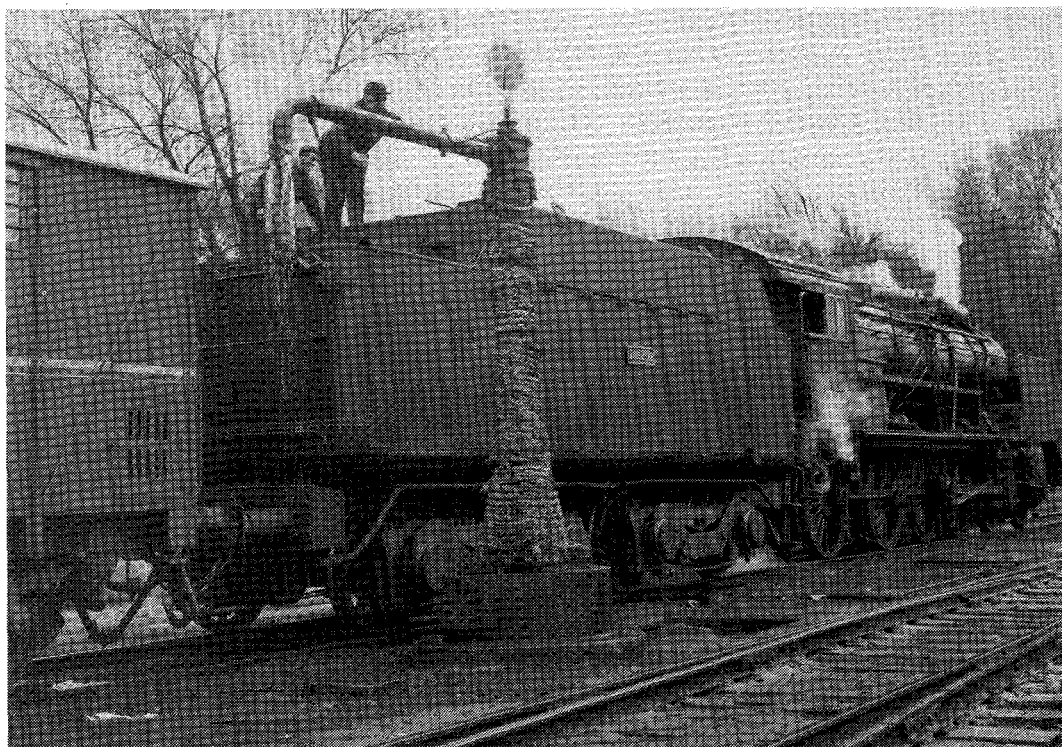
AÑOS 50.

CLAUSURA SERVICIO DE VIAJEROS, TRENES DE MERCANCIAS

Durante el período 1942-1952, la Compañía sufre una enorme contracción del tráfico de mercancías en general, del que sobresalen por su tonelaje, los materiales de construcción principalmente la piedra, y algunos otros productos como la fruta, que debido a los continuos trasiegos, sufre notablemente. En los transportes por carretera ésta llega directamente del



Estación de Perales. Año 1950-52. Foto Miguel González.



Locomotora de la Renfe. Estación de San Sebastián. Año 1970. Foto: A. Rojo.

productor al almacenista, la competencia de las carreteras es la que realiza esta succión de tráficos especialmente la mercancía de detalle.

En 1952, recibe esta compañía dos locomotoras 1-3-1 T, construidas por la Maquinista Terrestre y Marítima de Barcelona (números del constructor 650 y 651) y que se numeraron en el ferrocarril como 21 y 22 respectivamente. Su construcción en la factoría catalana se realizó junto con algunos de otros tipos para la RENFE, siendo sus últimas máquinas para vía métrica. Estas máquinas no dieron el resultado esperado, resultando su esfuerzo de tracción, inferior al previsto y en general, poco aptas para la vía los días de lluvia, su patinar era constante. Al poco tiempo de ponerlas en servicio, hubieron de ser transportadas en 132-T con un bogie posterior, habiendo sido las únicas locomotoras en España que han tenido esta disposición de ejes.

También por estos años, se alquila a la compañía de minas de Cala una 131 T que da un resultado excelente en esta compañía; fue construida por Borsing en el año 1907.

También hay un proyecto que no llegó a realizarse, de adquisición de locomotoras tipo "Pacific" 2-3-1 para trenes de viajeros.

El año 1953 resulta catastrófico económicamente, que ve cómo de día en día sus tráficos disminuyen, así de los 205.514 viajeros de 1942, se pasa 10 años más tarde, a 23.774, lo que supone una reducción de un 90% menos, y ya no le queda más remedio que solicitar una y otra vez al Ministerio de

Obras Públicas la autorización para el cese de servicio de viajeros y en un triste y postrero viaje de transporte de mozos, que son llamados a filas, hace su último servicio, en un primaveral día del mes de abril. Nos comentaban que el tren fue despedido en muchas de las paradas con lágrimas en los ojos, por parte del personal ferroviario la consternación fue grande, se intentó que de nuevo se reanudaran los servicios de viajeros, el entonces alcalde en funciones de Arganda, Miguel Balcázar, junto con los demás ayuntamientos de la zona hacen una reclamación conjunta a la compañía que de poco o nada sirvió, la empresa en un juego de bolsa, clausura este servicio, beneficiándose de un acuerdo que había en el Ministerio de Obras Públicas, de que las empresas cuya línea transcurriera paralela a la del ferrocarril, habían de entregarles el 20% de las ganancias, con estos ingresos y los que le proporciona el creciente tráfico de transporte de materiales de construcción, y el transporte del correo, la compañía logra salir adelante.

Con la clausura del tren de viajeros, se cierra toda una época en Arganda, y la zona donde transcurrió este medio de transporte, y donde estos momentos ha de vivir ya de espaldas al ferrocarril. Tan arraigado había quedado, que en bastante tiempo la gente seguía levantándose en Arganda a la hora de llegada del primer tren, como instintivamente queriendo oír el silbido que durante 67 años, fue el verdadero despertador cotidiano a toda la población de entonces.

Se inicia a partir de este año la antesala del boom constructivo e industrial de los años 60, en octubre se inaugura la nueva cooperativa de la Avda. del Ejército, que empieza a absorber a todas las pequeñas bodegas, haciendo que el vino se empiece a mecanizar, perdiendo la gracia y solera de los métodos artesanales, de las prensas de viga.

Los dos pilares básicos del Arganda del siglo XIX y principios del XX, tren y vino, pasan poco a poco a segundo término.

Los 16 coches de viajeros de estilo americano, dotados de bogies que había construido Carde y Escoriaza, en Zaragoza, son vendidos a la compañía de ferrocarriles de La Robla (León-Bilbao). En esta línea son destinados a los trenes de correos, entre ambas capitales principalmente, servicio que con las necesarias reformas siguen prestando actualmente parte de ellos.

La compañía introduce la tracción diesel en la línea, gracias al plan de ayuda a los ferrocarriles secundarios, y estratégicos de Ley de 17 de julio de 1953, como consecuencia el Ministerio de Obras Públicas asignó su primera locomotora diesel eléctrica el 7 de abril de 1959 (la 1.027), es la primera adquirida, con posterioridad, se compran otras 5 máquinas semejantes, los números 1.022 a 1.026, que estuvieron en servicio hasta 1974, año en que se vendieron a los ferrocarriles portugueses (C.P.) serie 90 - 94 - 1069001/006.

Tras el cese del transporte de viajeros, los trenes de mercancías hacen un servicio diario en cada sentido de Madrid a Orusco, el tráfico durante la



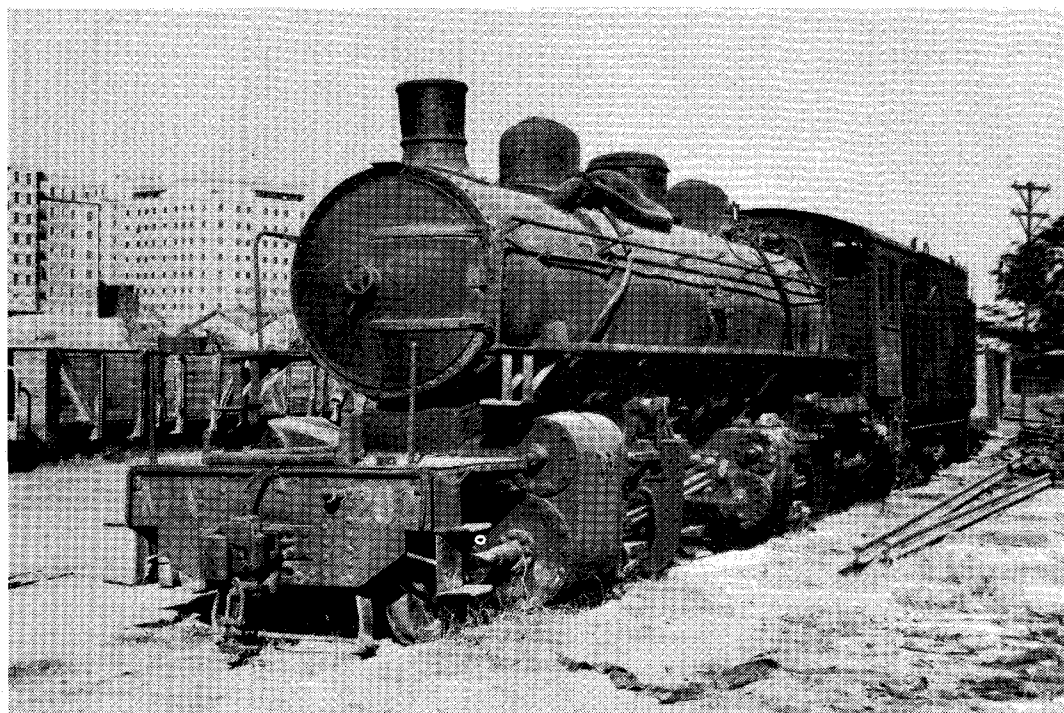
Locomotora diesel eléctrica en Vicálvaro. Foto: E. Manzanares.

campaña de remolacha, es el único que recorre esta línea activamente, compartido con el transporte de piedra de Cornicabra a Vicálvaro. En mayo de 1959, Peter Allen, un investigador inglés, sobre el tema de ferrocarriles, visita la fábrica de La Poveda, donde observa una importante actividad de este tren, llegando hasta 4 trenes a la hora, todos ellos provenientes de las vegas del Tajuña, que son una de las principales aportadoras de remolacha, a la fábrica de La Poveda, durante varios años, el tráfico que hace este tren por algunos pueblos, especialmente, entre Orusco y Colmenar, es el de este producto agrícola, este tramo es cerrado el 15 de noviembre de 1959.

Durante estos años, el 80% del tráfico del ferrocarril del Tajuña era generado por el transporte de piedra caliza, en el itinerario de las canteras de Cornicabra (Morata), y la fábrica de cementos Portland Valderribas (Vicálvaro).

TRANSPORTE DE CORNICABRA A VICALVARO. DEMOLICION ESTACION NIÑO JESUS. LEVANTAMIENTO DEL RESTO DE LA LINEA

Desde 1962 el transporte de piedra caliza y clinker, de cemento, es el exclusivo en el trozo de línea que restaba. En 1964 o 1965, la compañía de



Locomotora "Mallet" poco antes de su desguace.

Cementos Porlant-Valderribas, compra la explotación del tramo de línea comprendido entre Cornicabra y la fábrica de Vicálvaro, desapareciendo la compañía del Ferrocarril de Madrid a Aragón, pasándose a denominar nuevamente "Compañía del Ferrocarril del Tajuña". Es entonces cuando se introduce todo el parque de locomotoras diesel eléctricas de la casa Babcock and Wilcox, con una potencia de 750 CV, desaparecen del tráfico las viejas y bellas Mallet, que anteriormente habían sido fuelizadas, una de ellas no llegó ni siquiera a entrar en servicio después de esta transformación, limitándose a ir en pruebas desde la estación del Niño Jesús a La Poveda, para quedar definitivamente estacionada, diremos que este ferrocarril fue uno de los pocos españoles de vía estrecha que poseyó este tipo de locomotoras.

En estos años, los diversos ayuntamientos de la zona van solicitando a la compañía la devolución de los terrenos, donde se situaba la infraestructura del ferrocarril y a partir de 1968, que es cuando son levantados los carriles, son devueltos los terrenos, la mayoría son empleados en construcciones escolares y deportivas, caso de Perales y Colmenar de Oreja, como colegios, Mondéjar como Instituto de Bachillerato. Otros se construyen servicios, como un Cuartel de la Guardia Civil en Morata, en Orusco se construye una piscina, el edificio de viajeros se utiliza como vestuarios, otras estaciones se mantienen en pie, como las de Tielmes, Carabaña, Ambite. El viejo enlace del Tajuña se mantiene en pie, si bien en un lamentable estado de ruina.



Estación del Niño Jesús vista desde el Retiro. Año 1943. Foto: S. Yubero.

La estación de Arganda se mantuvo en pie hasta primeros de 1980, en que fue demolida, la explanada se ocupa actualmente como aparcamiento de camiones de transporte y como recinto ferial en las fiestas de la Soledad.

La estación terminal del Niño Jesús se mantuvo en pie hasta 1969, sirviendo en los últimos años como depósito de material y oficinas. En el verano de este año, fue demolida y en ella se levantó un gran complejo de viviendas y un edificio denominado "Torre del Retiro".

Triste final de una línea que de haberse mantenido en la actualidad, sería el principal medio de transporte, resultando su explotación debido al aumento de población en Arganda, la gran congestión de la carretera de Valencia y amén de otros factores, muy rentable, lo cierto es que tras la profunda crisis en que cayó la compañía y los vanos intentos de recuperarla, acabó con ella. Quizás en un futuro próximo, Arganda vuelva a contar con tren, proyectos hay muchos, ojalá cristalice alguno.

TREN ACTUAL

La longitud de la línea es hoy de 34,5 Km desde los talleres de Vicálvaro hasta las canteras de Cornicabra, tras su paso por Arganda.

El tramo que conmemoramos su centenario, hoy día está en funcionamiento, si bien hace unos años, se levantó desde Madrid a Vicálvaro, diremos que los últimos 4 Km, desde la fábrica de cemento Portland en el alto, no se utilizan puesto que el material extraído es transportado hasta la fábrica mediante cinta transportadora. No obstante, no se ha levantado este último tramo de línea en previsión de averías de la cinta.

Los talleres y las oficinas se encuentran en Vicálvaro, frente a la estación de Renfe, y el trazado discurre paralelo a la línea Madrid-Zaragoza, durante 1 Km, uniéndose entonces al ramal que llega hasta el descargadero de la fábrica de cemento. Este ramal formaba parte de la vía principal de Madrid-Aragón y cruza la vía de Renfe mediante un pequeño puente metálico.

La línea es de difícil trazado, abundando las curvas y contracurvas, y no posee obras de fábrica importantes, exceptuando el puente que cruza el río Jarama (metálico de 190 m) poco antes de llegar a La Poveda. La única estación del recorrido se encuentra en la barriada argandesa de La Poveda, donde se efectúa el cruce de las composiciones descendentes (cargadas) y ascendentes (vacías) el resto del trazado es de vía única, carril de 45 Kg/m, y traviesas de roble, siendo el estado de conservación francamente bueno.

La línea posee fuertes rampas, (hasta 25 milésimas) y curvas de pequeño radio, hasta 80 m, el término de la línea es como se ha indicado, la fábrica de cemento de el Alto donde las tolvas son cargadas con caliza de las canteras, y clinker de cemento con destino ambos productos a la fábrica de Vicálvaro.

Las circulaciones están formadas exclusivamente por trenes formados de 12 a 15 tolvas, que transportan 25 toneladas, cada una, de material pétreo en el caso de simple y en el caso de doble tracción (muy raras veces), con 22 tolvas. Además se transporta fuel en una cisterna de bogies, situada inmediatamente detrás de las locomotoras. La intensidad de tráfico es elevada, oscilando cada tren a su paso por Arganda, cada media hora, aproximadamente, desde las 8 de la mañana hasta el medio día, y en algunas épocas del año, hasta media tarde.

El parque motor cuenta con 5 locomotoras diesel eléctricas de 1.200 CV, construidas por Babcock and Wilcox, siendo las locomotoras diesel de vía estrecha más potentes de España, en la actualidad. En su estreno, agosto de 1974, pudo resultar trágico, estando todavía en pruebas, en el alto de Morata se desengancharon los vagones, los maquinistas, al no conocer todavía bien el funcionamiento se vieron impotentes ante el arrastre hacia atrás de la máquina, que terminó descarrilando. Los 12 vagones que transportaba, fueron a parar a La Poveda, cruzando el paso a nivel de Arganda y el de La Poveda abiertos, afortunadamente en aquellos momentos no pasaba ningún vehículo. En La Poveda, embistieron contra la estación, quedando ésta totalmente demolida, en su interior se encontraba la esposa del jefe de estación, que fue rescatada de entre los escombros, afortunadamente con sólo fracturas en sus piernas, de las que tardó varios años en curar,



Locomotora Babcock and Wilcox subiendo a Montarco. Año 1974.



otro herido fue un maquinista, que al tirarse de la máquina, se produjo una brecha en la cabeza. Lo que pudo haber sido una catástrofe quedó en susto y con dos heridos. La empresa cuenta actualmente con un autovía "Zaragoza" Ford-8, transformado para revisión de la vía.

El material remolcado actual, está compuesto por 80 tolvas, de 25 Tm, de capacidad cada una, y algunas cisternas de bogies. En los modernos talleres de Vicálvaro todavía subsisten parte del antiguo material móvil del Madrid-Aragón.

Al cumplirse el centenario del tren que atraviesa nuestro pueblo, podemos decir que el pitido que nos resulta familiar y que ya oyeron nuestros bisabuelos, abuelos y padres, la próxima generación lo oírán, pues la concesión de explotación durará hasta pasado el año 2.000. Por último nuestro recuerdo y homenaje a todos aquellos que con su trabajo y sudor diario hicieron de este tren, uno de los más populares, que se recuerda aún, después de varios años de no funcionar, con el célebre dicho que un día el fino humor, le colgó a un tren que "andó" más que pitó.

HORARIO DE LOS AUTOMOTORES DEL FERROCARRIL DE MADRID A ARAGON

A PARTIR DEL 10 DE MARZO DE 1935

DE LOS PUEBLOS A MADRID				ESTACIONES	Precios a Madrid o desde Madrid en 3. ^a Pesetas	DE MADRID A LOS PUEBLOS			
HORAS						HORAS			
5.35		Circula los días pares de cada mes.	Circula los días impares de cada mes.		Alocén.....	9,15	22.6	Circula los días impares de cada mes.	
5.49					Sacedón.....	8,55	21.53		
5.54					Auñón.....	8,35	21.47		
6.6					Anguix.....	7,85	21.37		
6.20					Sayatón-Bolarque.....	7,30	21.21		
6.27					Almonacid-Zorita.....	7,00	21.14		
6.48					Yebra.....	6,25	20.58		
6.59					Pozo de Almoguera...	5,85	20.48		
7.10					Mondéjar.....	5,20	20.38		
7.21					Ambite.....	4,75	20.22		
7.29	Orusco.....	4,30	20.14	11.47					
7.35	Carabaña.....	4,00	20.8	11.32					
7.47	Tielmes.....	3,60	19.56	11.24					
7.54	Perales.....	3,20	19.49	11.18					
↓	7.45	↓	16.46		Colmenar.....	4,10	↑	20.42	11.22
↓	7.51	↓	16.52		Chinchón.....	3,95	↑	20.37	11.17
7.59	8.11	17.12	17.12		Tajuña.....	3,05	19.43	20.13	10.53
8.6	8.18	17.19	17.19		Morata.....	2,85	19.37	20.7	10.47
8.29	8.41	17.42	17.42		Arganda.....	1,70	19.13	19.43	10.23
8.35	8.47	17.48	17.48		Poveda.....	1,50	19.7	19.37	10.17
8.41	8.53	17.54	17.54		Vaciamadrid.....	1,25	19.1	19.31	10.11
8.47	8.59	18.	18.		Montarco.....	0,95	18.55	19.25	10.5
8.52	9.4	18.5	18.5		Fortuna.....	0,80	18.50	19.20	10.
9.1	9.13	18.14	18.14		Vicálvaro.....	0,50	18.42	19.12	9.52
9.12	9.24	18.25	18.25	MADRID (Niño Jesús).		18.30	19.	9.40	

La Compañía de Tranvías ha establecido un servicio de Autobuses, con parada delante de la Estación del Niño Jesús, para Atocha y calles de Alcalá y Príncipe de Vergara.

**LAS ESTACIONES DEL
«TREN DE ARGANDA»**

ANGEL PARIS SANCHEZ

LAS ESTACIONES DEL «TREN DE ARGANDA»

(Los datos que a continuación se mencionan, corresponden a los últimos sesenta años aproximadamente).

La madrileña avenida de Menéndez Pelayo discurre junto a la verja Este del Retiro. Una de las puertas de dicho parque es la Puerta de Granada. Frente a ella estaba el número 67.

Como para no desentonar con el entorno, un jardincillo, muy bien cuidado, separaba la acera de los edificios que componían la Estación del Niño Jesús.

La estación, sin duda, tomó el nombre por estar situada junto a la tapia Sur del Hospital del Niño Jesús.

El edificio principal, que en parte era de dos plantas, estaba construido con piedra de sillería y tenía el aspecto de palacete.

En la planta baja, que estaba junto al andén de la vía principal, estaban el despacho del Jefe de Vías y Obras, la oficina del Inspector del Servicio de Movimiento, el despacho del Jefe de Estación, el despacho de billetes y telefonía, la Sala de espera y el puesto de policía.



Estación del Niño Jesús poco antes de su demolición.

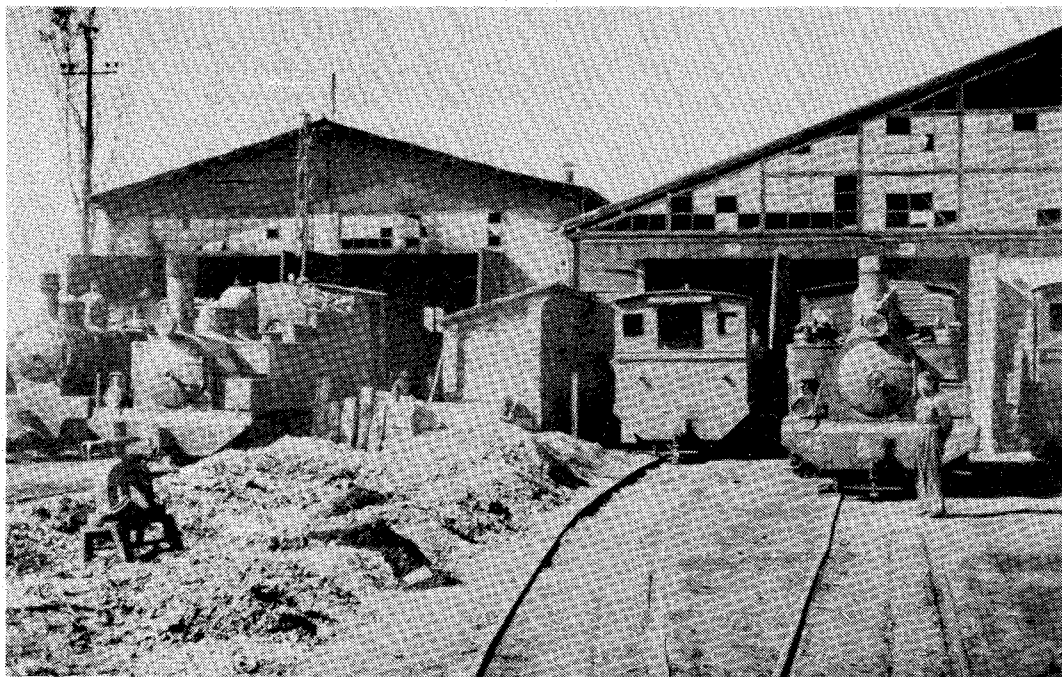
A lo largo de esta fachada, una marquesina sobre el andén (formado por grandes bloques prismáticos de piedra) soportada por unas bonitas columnas de hierro, protegía a los viajeros.

La planta alta estaba destinada a los servicios de explotación, contabilidad, despacho del Director Administrativo, despacho del Director Técnico y Sala de Juntas.

En la esquina Este que daba sobre el andén tenía un balconcillo corrido o galería con una barandilla de hierro que daba la vuelta a la esquina hasta la mitad de la fachada Este. Tenía su marquesina de protección y el piso hacía a su vez de marquesina sobre el andén.

En los sótanos estaban la caldera y demás instalaciones de la calefacción central de que estaba dotado el edificio.

Frente al andén estaban los talleres y el depósito de máquinas, así como todos los servicios auxiliares necesarios para la explotación de una línea de ferrocarril (talleres de carpintería, mecánicos, etc.).

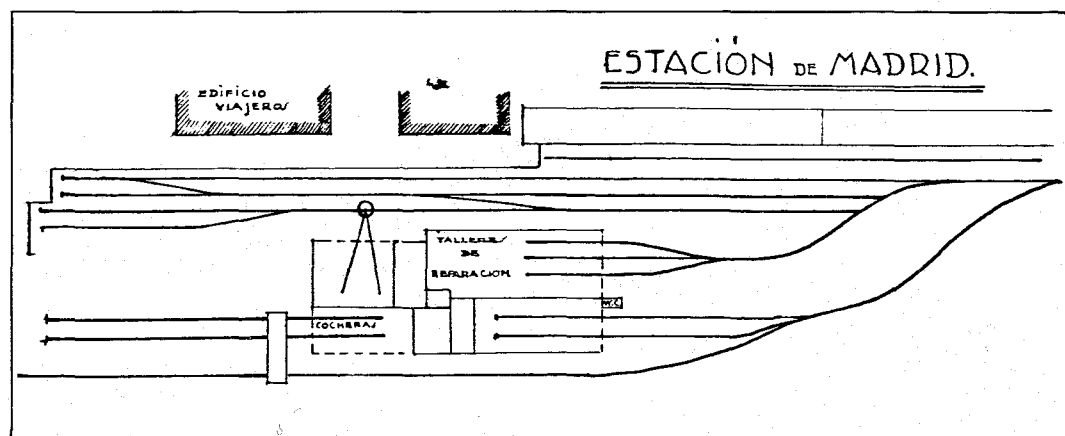


Talleres. Estación del Niño Jesús, hacia 1956-58.

Siguiendo por el andén, en dirección a Arganda, otro edificio de una sola planta y más austero, conocido como “factoría”, albergaba las siguientes dependencias: cuarto de mozos, oficina de Tracción, Servicio de caloríferos, Factoría y vivienda del Jefe de Estación.

Entre estos dos edificios y rodeado de un pequeño jardín, estaban los servicios públicos. A continuación de la factoría estaba el muelle con parte cubierta y parte descubierta y el almacén de mercancías.

Su extensa red de vías estaba comprendida entre las calles Doce de Octubre por el Norte y el Colegio del Pilar por el Sur, llegando hasta el puente bajo la calle Doctor Esquerdo por el Este. En ellas existían varios apartaderos con sus correspondientes muelles y almacenes, sobre todo destinados a los materiales de construcción (yeso, cemento, etc.).

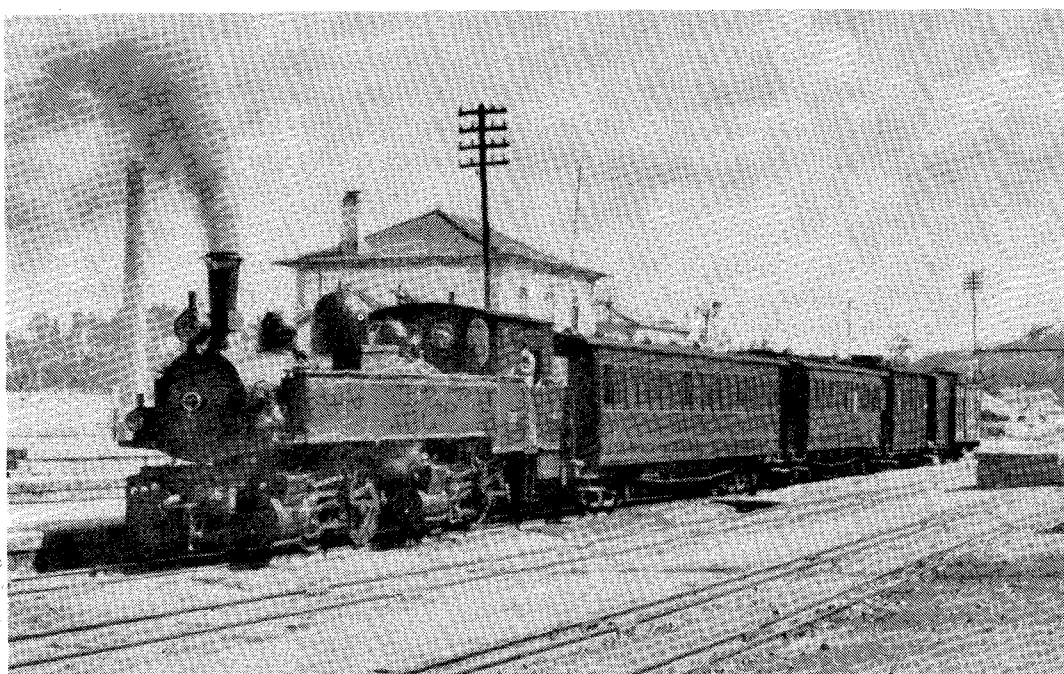


Muy próximas a la calle Doce de Octubre estaban unas grandes cocheras donde últimamente estuvieron los dieciséis grandes y modernos vagones de viajeros; la plataforma giratoria de veintidós metros de diámetro para las máquinas "Mallet" y un edificio de dos plantas construido en piedra, y de sobrio estilo belga, que era la vivienda del Director.

Desde bien temprano la máquina de maniobras se encargaba de formar los trenes y clasificar los vagones. Iba y venía sin dejar de hacer sonar su pitido característico tomando de cada vía (como abeja sobre flores) los más variados tipos de vagones. Largas plataformas de cuatro ejes (catalogadas con la letra R), otros con laterales a distintas alturas; otros totalmente cerrados (los de las series K y O), y naturalmente los de viajeros, hasta completar un total de 320 vagones diseminados por todas las estaciones de la línea.

La máquina de maniobras ha dejado el tren formado en la vía general. Otra máquina ha estado, mientras tanto, tomando de la aguada los cinco mil quinientos litros de agua que caben en su ténder y cargado aproximadamente una tonelada de carbón en su carbonera. El maquinista ha lubricado bien con su aceitera los engrasadores de las partes móviles de su locomotora. Pone la máquina en marcha y la acopla al tren. El pitido característico indica que espera la orden para salir. El Jefe de Estación con el banderín rojo arrollado en su mano sale al andén, levanta el banderín al tiempo que hace sonar su silbato. El Jefe de Tren también hace sonar el suyo. El maquinista hace sonar el de su locomotora y tira con tacto del "regulador". El tren de Arganda se pone en marcha.

Después de atravesar la carretera de Vicálvaro a Vallecas y recorrer los



Tren de viajeros similar al de Arganda, hacia 1950.

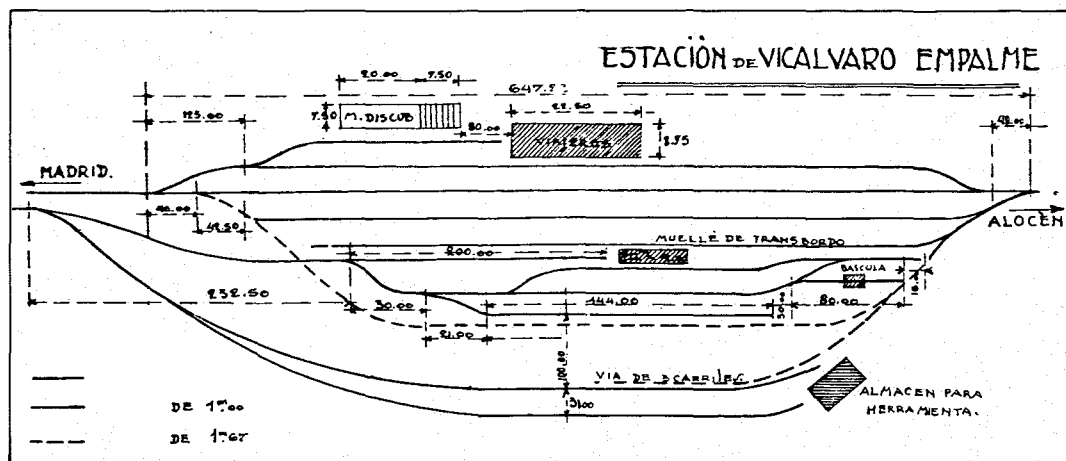
primeros siete kilómetros llega a la primera estación: Vicálvaro. Situada a la izquierda de la vía, en dirección a Arganda, y orientada al Sur, era prácticamente un apeadero, pues sólo disponía de la vía general. Estaba situada a las afueras del pueblo y a ella se accedía a través de un puentecillo de piedra y ladrillo que permitía a los viajeros vadear el pequeño barranco por el que discurría el sobrante de las fuentes y del lavadero público.

El edificio tenía dos escaleras, una a cada lado, para acceder al andén. Unas columnas compuestas por varios tubos unidos formaban una especie de soportales a lo largo del andén para esperar la llegada del tren.

Aunque, sobre el andén, la estación era de una sola planta, sin embargo, como estaba construida sobre un terraplén, éste se había aprovechado para construir debajo las viviendas para el capataz de Vías y Obras y del guarda-noche, mientras que a nivel del andén estaba la vivienda del Jefe de Estación.

Un kilómetro más adelante había una “casilla” que era la vivienda del guardaagujas del apartadero de la fábrica de cemento Portland Valderribas, S.A. Junto a dicho apartadero está situado el puente de hierro de 11,5 metros (sustituido en 1985 por otro más largo) bajo el cual pasa la antigua línea del ferrocarril Madrid-Zaragoza.

Seguidamente un cambio de aguja conocido con el genérico nombre de “bifurcación”, permitía acceder a la estación Vicálvaro-Empalme. Aquí había una vivienda para su guardaagujas y otra para el Jefe de Estación de dicho Empalme.



En esta estación, alejada 1,5 kilómetros de la vía general y de uso exclusivo de mercancías, se realizaba el transbordo de las que, procedentes del resto de España, iban destinadas a los pueblos por donde pasaba el tren de Arganda. Asimismo, los productos que se daban en dichos pueblos y que se facturaban a otras regiones, eran cargados aquí en los vagones de Renfe.

Para facilitar los trabajos de transbordar de unos vagones a otros, disponía de muelles, almacén y vías paralelas y conjuntas.

En sus dependencias había un Jefe de Estación, un auxiliar y dos guarda-noche.

En el kilómetro once el apartadero de La Torre. Este apartadero no estaba abierto al público. Era utilizado accidentalmente para maniobras y para aprovisionamiento de agua de locomotoras ya que disponía de un pequeño depósito con un genuino sistema de bombeo llamado pulsómetro.

Km 13: Estación de La Fortuna. Estaba situada a la derecha de la vía y orientada al Norte. Su construcción era igual a la de Vicálvaro. Disponía de servicio de viajeros, aunque su principal actividad la constituía la fábrica de yeso y los productos agrícolas del entorno. Tenía Sala de espera, despacho para el Jefe de Estación y vivienda para éste.

A cuatro kilómetros se encuentra Montarco. Situada a la izquierda de la vía general y orientada al Norte; su construcción, junto a la siguiente de Vaciámadrid, era igual a las dos anteriores. Comprendía una Sala de espera, despacho del Jefe de Estación y viviendas para él y para el guardaagujas. El movimiento de viajeros era mínimo y el de mercancías lo proporcionaban las dos yaserías ubicadas en los puntos kilométricos 15,07 y 15,81.

La estación de Vaciámadrid era similar a las anteriores y estaba situada a la derecha de la vía. Su principal actividad la componían vagones de piedra y arena para hormigón que procedían de las canteras del cercano río Jarama. Tenía Sala de espera, despacho para el Jefe de Estación y vivienda.

Bajo los cerros del Píul y al borde del soto del Jarama se encontraba el apartadero de la yasería del kilómetro 21, junto a otro, cuya misión era la



Puente sobre el Jarama al pie del Píul. Foto: Paisajes Españoles.

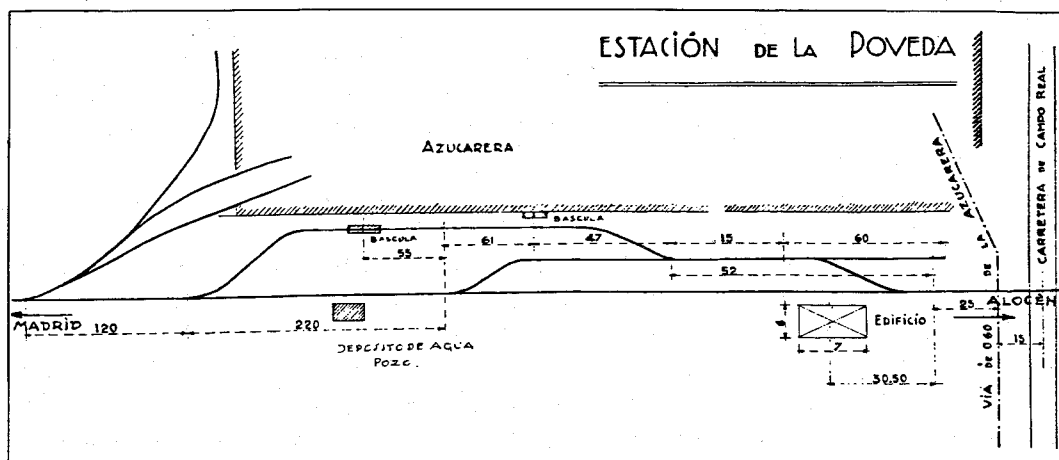
formación de trenes para las máquinas “Mallet” a causa de la debilidad del entonces puente existente sobre el río Jarama (de construcción semejante al “viejo” de la carretera), que no permitía la tracción ni el paso sobre él de dichas máquinas en funcionamiento. (El actual puente fue inaugurado en diciembre de 1939).

Prácticamente en frente, y muy posterior a estos datos, se construyó la actual fábrica de vigas Pacadar Castellana, S.A., que enseguida contó con su apartadero propio.

Más adelante, junto al puente, estaba el apartadero de Palomarejo, utilizado por la finca El Píul que fue clausurado en 1940.

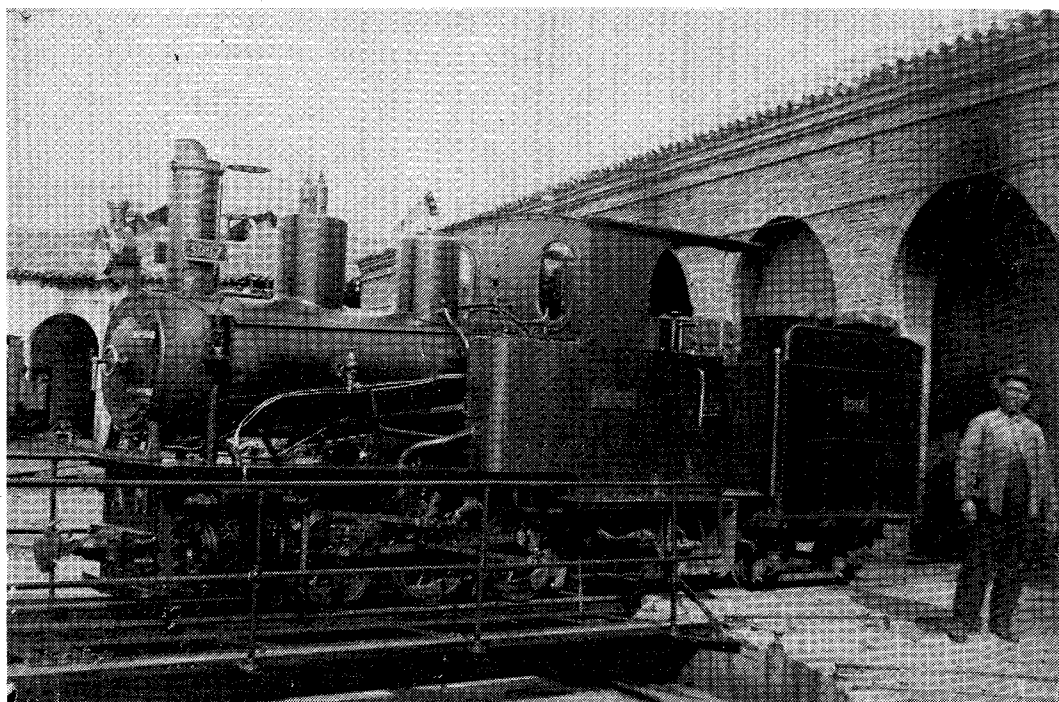
A poco más de un kilómetro del puente está La Poveda. Su construcción, totalmente distinta a las anteriores, era de ladrillo-visto, de reducidas dimensiones (7x6 metros) y no disponía de andén cubierto. Exigua Sala de espera, minúsculo despacho del Jefe de Estación y vivienda eran sus dependencias. Además del Jefe de Estación había un factor y dos guardaagujas.

La primera aguja estaba situada 500 metros antes de la estación y servía para, bordeando las tapias posteriores de la Azucarera de Madrid, S.A. y siguiendo el curso del Jarama, llegar a las canteras de Velilla, de donde procedía buena parte de la piedra para hormigón que se utilizaba en Madrid por los años 40. Un ramal que salía a la derecha de éste, penetraba en la Azucarera y permitía el paso de los vagones de remolacha procedentes de la ribera del Tajuña durante las campañas remolacheras.



Junto al paso a nivel de la carretera de Campo Real, salía un apartadero cuyas vías (que hasta hace poco se podían ver) pasaban por mitad de la calle principal para llegar a las canteras de Banús situadas al final de la calle. Allí había un túnel (que todavía existe) donde pasaban los vagones para ser cargados desde unos agujeros situados arriba.

Siguiendo la vía hacia Arganda a cien metros del anterior, otro ramal a la izquierda conducía a una canteras ubicadas cerca de las viviendas conocidas como Casas de Solera.



Máquina 104 de vía de 60 cm, en las cocheras de la Azucarera.

Volviendo a la estación y situándonos entre ésta y la carretera, una vía de 60 centímetros de ancho cortaba perpendicularmente a la del tren de Arganda. Era el Ferrocarril de la Azucarera de Madrid (la “maquinilla” de la azucarera, se le decía), fábrica perteneciente a la empresa Ebro-Compañía de Azúcares y Alcoholes, S.A.

Esta fábrica disponía de once locomotoras a vapor de las cuales ocho (seriadas con los números 102 a 109) eran para vía de 60 centímetros; una (la n.º 201) para vía métrica (como el tren de Arganda); y otras dos (números 501 y 502) de vía ancha (ancho de Renfe). (Datos referidos a 1959).

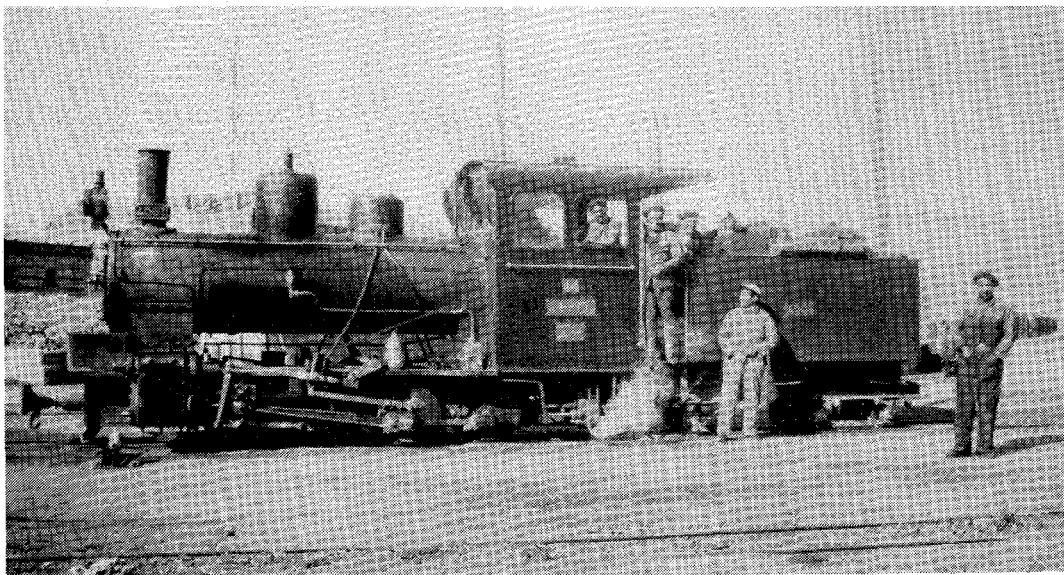
Las más pequeñas de todas (102 y 103) eran “gemelas” del tipo 030. Parecían de juguete, verdaderas reproducciones en miniatura de las que por entonces circulaban por los caminos de hierro de España. Ellas se encargaban de llevar los vagones a la báscula y después a los silos, donde las cuadrillas de descargadores utilizando unos curiosos horquillos de hierro con bolas en las puntas, se encargaban de dejarlos vacíos.

Lo mismo hacía la 104. También del tipo 030 aunque un poco mayor.

Las siguientes eran gradualmente mayores, siendo la 109 la mayor de la serie. Todas ellas eran las que se encargaban de transportar la remolacha, que procedente de San Martín de la Vega, Seseña y Añover de Tajo llegaba en vagones de Renfe a Ciempozuelos, donde era transbordada a los “vagoncillos” de la Azucarera.

A partir del mediodía comenzaban a llegar las máquinas que habían salido de madrugada remolcando, cada una de las máquinas grandes (108 y 109), cuarenta vagones o más de 8,5 toneladas aproximadamente.

La n.º 501, del tipo 020T, se encargaba de realizar las maniobras con los vagones de Renfe: cisternas de melaza, vagones de pulpa, de carbón, etc., y



Máquina Lewin en febrero 1935. Fue bautizada así en homenaje al director de la Azucarera.

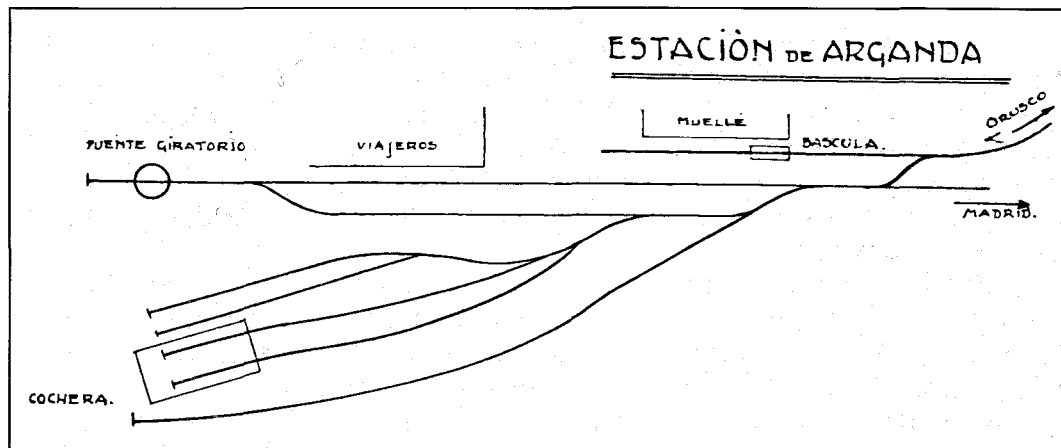
del pesaje de los vagones de remolacha que desde Torrejón se encargaba de traer la n.º 502, curiosa locomotora del tipo 220T.

La máquina de vía métrica n.º 201 era del tipo 021T, construida por la firma británica Hawthorn Leslie (año 1892) y apodada "Sobremazas".

Estación de Arganda. Como la mayoría sabemos, ocupaba la explanada donde últimamente se ponen las atracciones feriales. La estación propiamente dicha estaba construida con ladrillos revestidos totalmente de yeso y rematada con un tejado curvo de planchas onduladas de hierro galvanizado. Constaba de una amplia Sala de Espera, almacén de mercancías, despacho del Jefe de Estación, vivienda y un amplio andén protegido que era soportado por cinco robustas columnas prismáticas de madera.

Frente al antiguo campo de fútbol existía un gran almacén que era utilizado por los servicios de Vías y Obras y como taller de teléfonos y relojería.

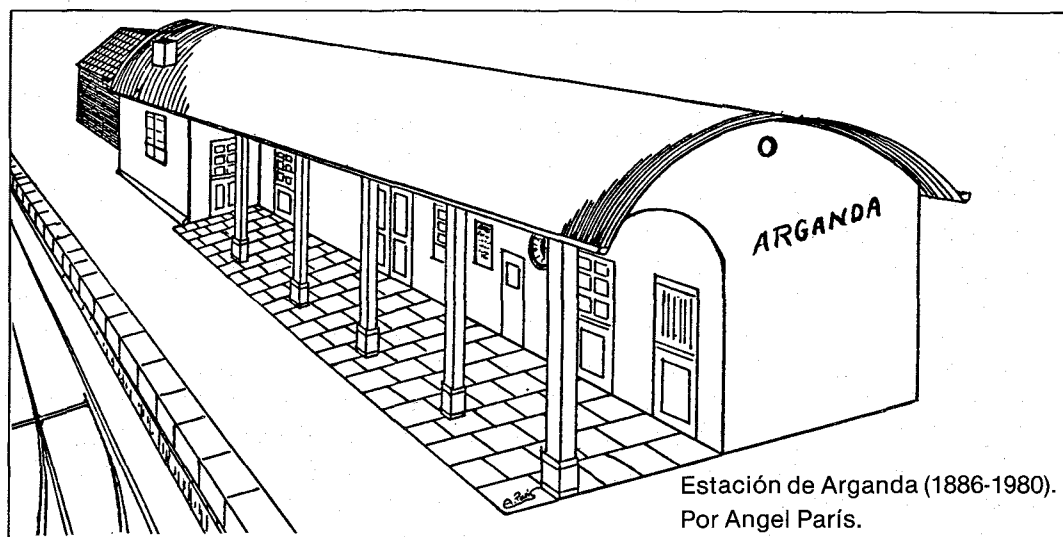
Naturalmente como antigua estación término disponía de amplias cocheras situadas frente al andén.



En la pared Oeste de la estación una báscula de 1,5 toneladas servía para el pesaje, entre otras mercancías, de las cubas de vino; y junto a ella el kiosko de Isidro, verdadera cantina de la estación, donde se podían degustar dos de las especialidades gastronómicas de la localidad: las tortas y el vino.

Entre las instalaciones propias de una estación estaban las dos grúas hidráulicas (aguadas), una cerca del campo de fútbol y la otra a la altura de la fuente. A ellas podían llegar los 22 metros cúbicos de agua que se almacenaban en un depósito prismático de hierro elevado sobre carriles a unos cuatro metros y en sus comienzos se llenaba mediante una bomba del pozo y del estanque que estaban en su parte posterior.

Al principio no existía la curva que describe la vía frente a la estación y los trenes al llegar a Arganda debían dar vuelta a la máquina y ponerla al otro lado del tren para continuar hacia Morata. Por ello, todos los que conocieron los primeros años del tren de Arganda, lo asocian siempre al giro de la máquina sobre la plataforma.



Estación de Arganda (1886-1980).
Por Angel París.

Esta plataforma estaba junto al paseo de la Estación en la misma curva que hace junto a la fuente y separada por una valla formada por tubos de hierro colocados verticalmente de unos 1,5 metros de altura rematados en forma puntiaguda y espaciados entre sí unos veinte centímetros. Esta valla comenzaba en la misma tapia Este de la estación y seguía a lo largo de la calle hasta el puente bajo el que pasaban (antes de canalizarse) las aguas pluviales ("arroyada").

Al cargo de todos los servicios se hallaba un Jefe de Estación auxiliado por un factor, un guardaagujas, un guarda-noche y en tiempos hubo también un lampista encargado del mantenimiento de las lámparas de aceite que proporcionaban el alumbrado en los vagones de viajeros.

A la salida de Arganda y a unos cien metros del paso a nivel había una yasería que disponía de apartadero; y más adelante, en el "valle", otro de la yasería "Salinas".

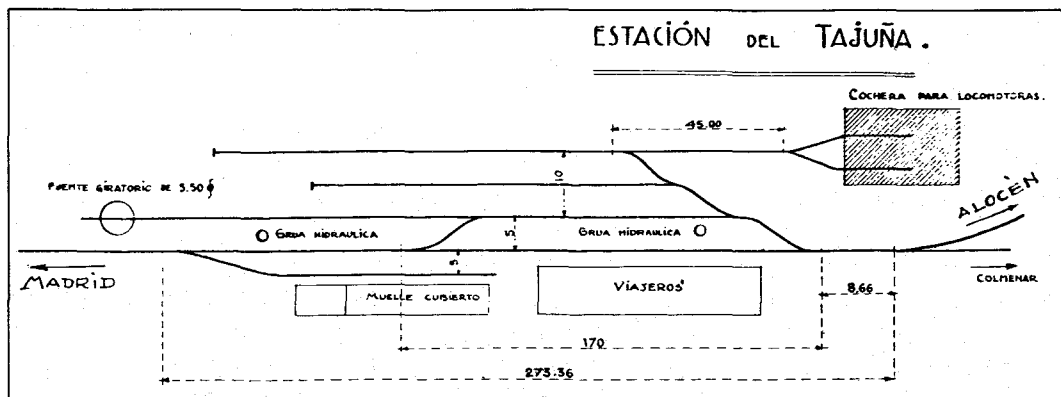
El Alto. Era un apartadero con una vivienda para el guardaagujas.

Tres kilómetros más adelante estaba el apartadero de Cornicabra de donde salían dos ramales para sendas canteras de piedra. De una de ellas procedía parte de la que fue utilizada en la construcción del "Metro"; la otra, la de Valhondo, es la que proporciona la única mercancía que en la actualidad transporta el tren de Arganda.

Morata. La estación era de una sola planta y no tenía marquesina sobre el andén. Sus dependencias eran: despacho del Jefe de Estación, Sala de espera y vivienda. Al lado disponía de un muelle con parte cubierta que servía para el embarque de las mercancías que se dan en su feraz vega.

Junto a la estación una "fábrica de cal" utilizaba el tren para distribuir su producción.

Tajuña. Estaba situada en el kilómetro 47 de la línea, en plena vega del río Tajuña y a su margen derecha.



De aquí partía el ramal que se dirigía a Chinchón y Colmenar.

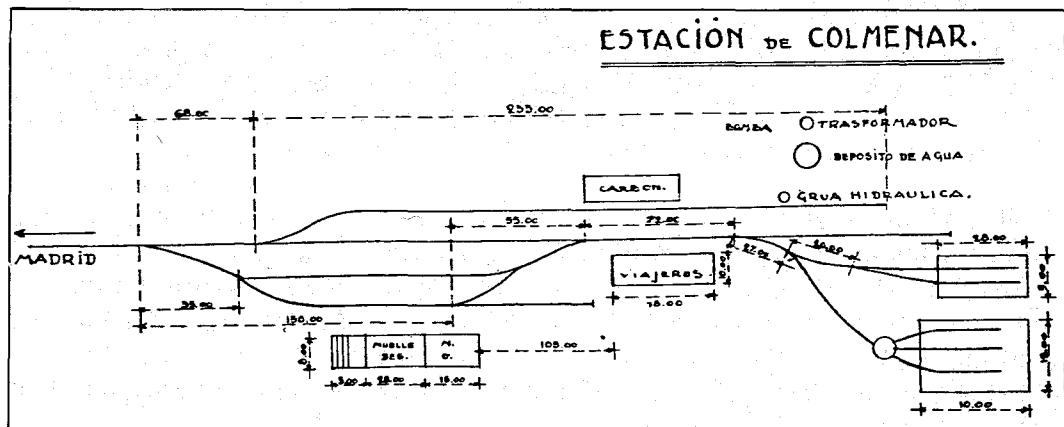
Disponía, por tanto, de instalaciones muy completas: puente giratorio pequeño de 5,50 metros de diámetro para dar vuelta a las máquinas, aguadas y cocheras para locomotoras.

El edificio era de dos plantas y como el resto de las estaciones que siguen, carecía de marquesina protectora. La parte de abajo comprendía un despacho para el Inspector, otro para el Jefe de Estación, Sala de espera, cantina y viviendas para el guardaagujas y el capataz de Vías y Obras. La planta alta era la vivienda del Jefe de Estación.

Poseía además, un muelle con parte cubierta donde posteriormente se hicieron dormitorios para el personal de trenes que pernoctaba en dicha estación.

Chinchón. Estaba situada a las afueras del pueblo y a la derecha de la vía. El edificio tenía dos plantas. En la planta baja se hallaba el despacho del Jefe de Estación, Sala de espera y almacén; y en la planta alta estaban las viviendas del Jefe y del capataz de Vías y Obras. En un edificio aparte estaba el muelle cerrado.

Colmenar. Era la estación terminal del ramal Tajuña-Colmenar; con grúas hidráulicas (aguadas), dos grandes cocheras: una de ellas para locomoto-



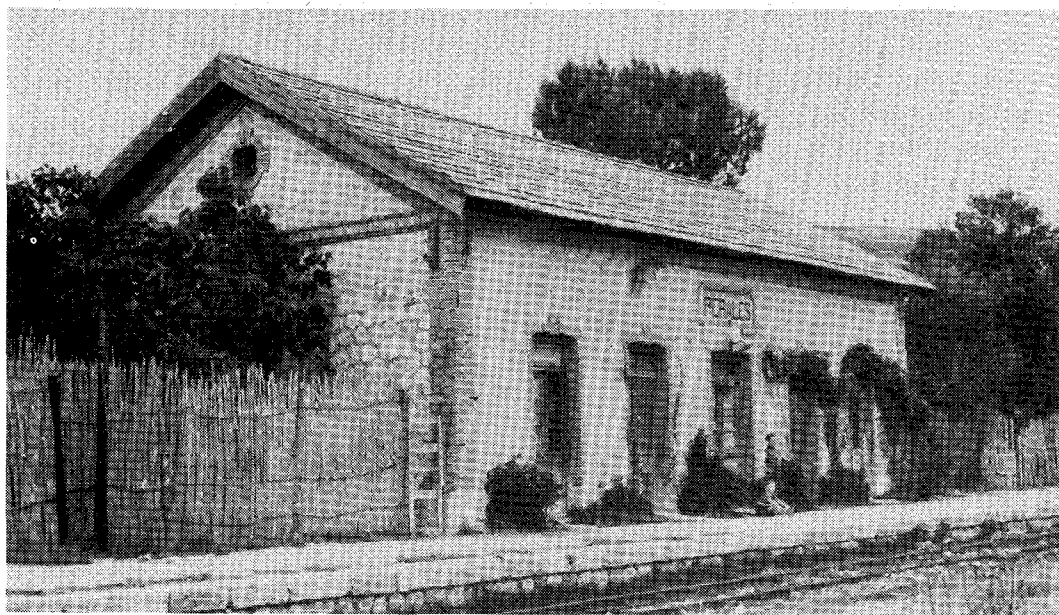
ras que poseía delante la plataforma giratoria pequeña de 4,4 metros, depósito de agua con sistema de bombeo y los muelles con parte cubierta y descubierta. Además tenía una grúa para cargar piedra.

El edificio era también de dos plantas. En la planta alta estaba la vivienda del Jefe de Estación, los dormitorios para el personal de trenes, para el ambulante de Correos y un cuarto para la escolta del correo. En la planta baja estaba el despacho del Jefe de Estación, Sala de espera y almacén.

Perales. Volviendo a la línea principal, a continuación de Tajuña estaba la estación de Perales. Era de una sola planta y estaba junto a la carretera de Morata a Perales donde hoy están los colegios de E.G.B. Situada a la izquierda de la vía disponía de Sala de espera, despacho del Jefe y vivienda. Al lado estaba el muelle con parte cubierta y parte descubierta.

Además del Jefe de Estación había un guardaagujas.

A la salida del pueblo había un paso a nivel que cruzaba la carretera nacional III y que fue suprimido al desviar la carretera y construir un paso elevado sobre el ferrocarril que se puede ver todavía junto a la gasolinera de Las Vegas.

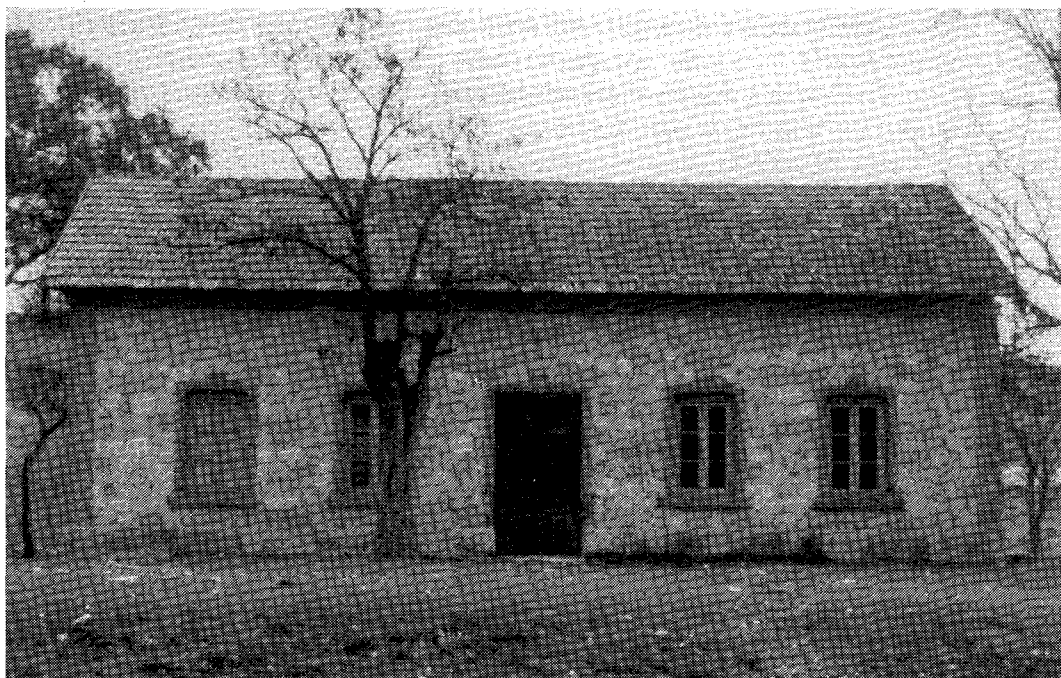


Estación de Perales. Foto: Miguel González.

Después las vías siguen bajo los riscos donde se encuentran las famosas cuevas prehistóricas para entrar en el término municipal de:

Tielmes. La estación construida con piedra y las esquinas rematadas con ladrillos, todavía se mantiene en pie y está situada a la izquierda de la vía. Contaba con un Jefe de Estación y un guardaagujas. Sus dependencias eran la Sala de espera, el despacho del Jefe y su vivienda.

A su derecha estaba el muelle.



Aspecto actual de la Estación de Tielmes. Foto: J. de la Torre. Una de las pocas que quedan en pie.

Un kilómetro más adelante volvía a cruzar la carretera para situarse a su izquierda.

Chávarri. La estación está situada junto a la carretera a la derecha de la vía. Está construida en piedra con las esquinas de ladrillo como la anterior y también se mantiene en pie.

Era un apartadero exclusivamente dedicado al embarque de botellas y garrafas de los mundialmente famosos manantiales de “Agua de Carabaña” que se encuentran lindando con la estación.

Contaba con Sala de espera, despacho del Jefe de Estación y vivienda. También había un guardaagujas.

Carabaña. El tren volvía a cruzar la carretera cerca del pueblo para situarse a su derecha. La estación, a la izquierda de la vía y algo retirada del núcleo urbano, era de piedra y ladrillo como las dos anteriores y sólo su techumbre acusa el paso del tiempo. A su derecha está el muelle cubierto construido de ladrillo.

Contaba con Jefe de Estación y guardaagujas y sus dependencias eran las mismas que las de las estaciones anteriores.

Orusco. Situado a la izquierda de la vía y de construcción igual a las anteriores, se mantiene en pie y es en la actualidad utilizada como bar.

Sus dependencias eran la Sala de espera, despacho del Jefe de Estación, vivienda para él y para el guardaagujas y dormitorio donde pernoctaba el revisor.

Disponía de depósito de agua para el abastecimiento de las locomotoras, que aún existe, y muelle con parte cubierta y parte descubierta.

En esta misma estación estuvo también ubicada conjuntamente la correspondiente a la del ferrocarril estratégico de vía ancha conocido como el "de los cuarenta días".

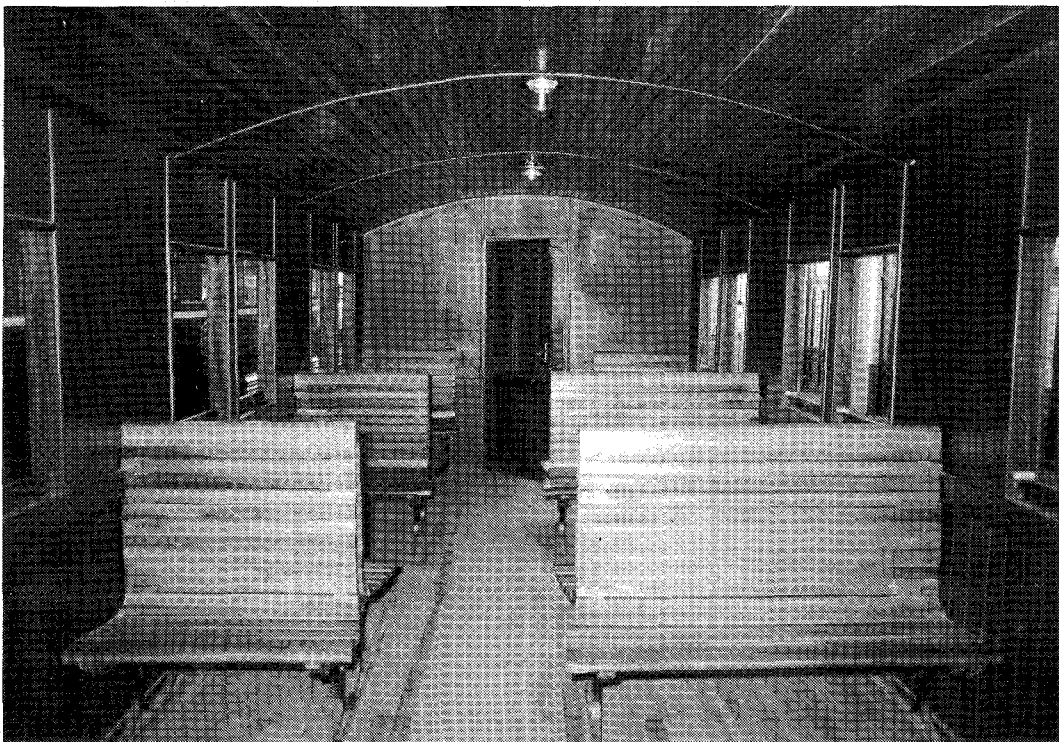
(Durante la guerra civil los accesos ferroviarios a Madrid relacionados con la estación de Atocha (Sur, Este y Noroeste) estaban batidos por las fuerzas del general Franco que impedían, entre otras, las comunicaciones con Levante. Para paliar esta situación el ministro de Comunicaciones del Gobierno republicano de Madrid Giner de los Ríos, proyectó un ferrocarril de Torrejón a Tarancón y de Santa Cruz de la Zarza a Villacañas.

El ferrocarril fue construido, aunque no en cuarenta días, y llegó a funcionar hasta 1940.

Aún pueden verse las trincheras y los numerosos túneles por los términos de Loeches, Villar del Olmo y Orusco, siendo los que se encontraban próximos a esta localidad aprovechados posteriormente, y hasta hace poco, como polvorines del ejército).

Una vez atravesada la vía de dicho ferrocarril, el tren de Arganda cruzaba sobre un puente de piedra sobre el Tajuña para dirigirse, por su margen izquierda y al pie de los cerros, a la siguiente estación.

Ambite. Su construcción es distinta a todas las anteriores. Era de piedra



Vista interior de un coche de viajeros en el Museo Ferroviario. Foto: J. de la Torre.

labrada en prismas perfectamente iguales que están dispuestos como ladrillos y que todavía puede verse aunque sin tejado. El alero es también de piedra labrada y el nombre de la estación está grabado en las paredes laterales.

De este mismo estilo serán todas las estaciones siguientes.

El pueblo está al otro lado del río y el puente de la carretera servía para el acceso de los viajeros a la estación.

Sus dependencias eran: Sala de espera, despacho para el Jefe de Estación y viviendas para él y para el guardaagujas.

Al lado y con idéntica construcción, está el muelle cubierto con cierres metálicos.

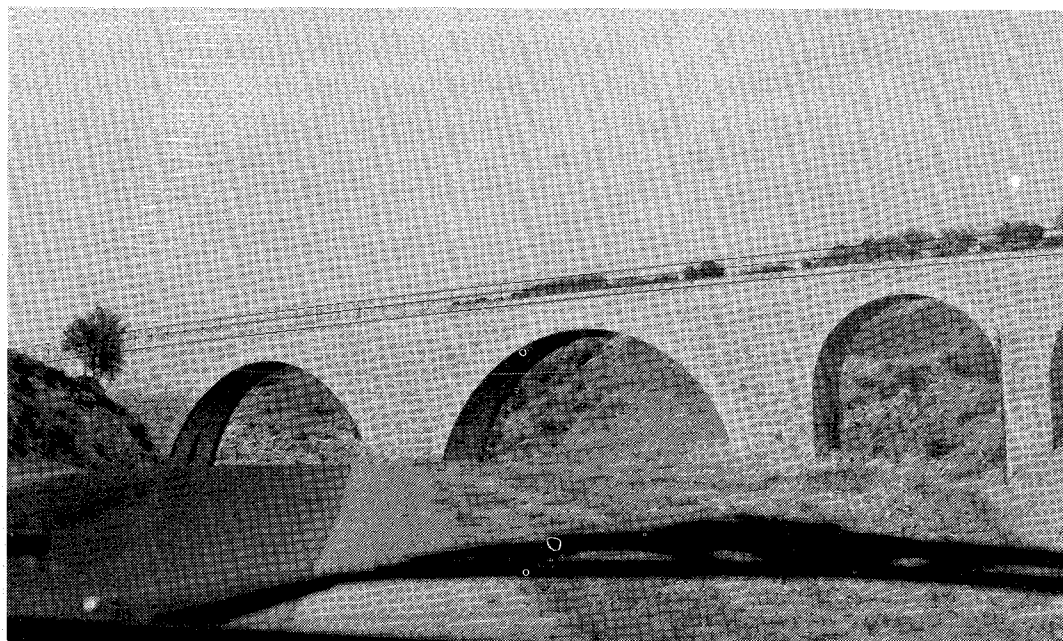
A la salida de la estación el tren iba por la ladera del cerro para, cuatro kilómetros más adelante, decirle adiós definitivamente al río que le dio su nombre.

Mondéjar. Para poder llegar a esta estación el tren debe salvar la vauada que le corta el paso mediante un largo y elegante viaducto de piedra que aún existe y por debajo del cual pasa la carretera.

Su construcción es igual a la estación anterior y hoy es utilizada como Instituto de Bachillerato y en su playa están los campos deportivos y la piscina.

Sus dependencias eran las mismas que las de Ambite y también con muelle cubierto con cierres metálicos.

Poseía un depósito de agua para las locomotoras con capacidad para 30 metros cúbicos, que era bombeado por medio de un sistema aeromotor.



Viaducto de piedra para el paso del tren en las inmediaciones de Mondéjar.

Pozo de Almoguera. A la salida de Mondéjar el paisaje cambia; es más austero, prácticamente sin árboles. Es el “techo” del ferrocarril, la estación es la de mayor altura sobre el nivel del mar: 796 metros.

Tiene la misma construcción que las dos anteriores y con las mismas dependencias.

Yebra. A partir de aquí el tren de Arganda inicia un pronunciado descenso en busca de otro río: el Tajo. Para ello debe dar amplias curvas buscando las lomas apropiadas para descender hasta su orilla.

La estación es semejante a las anteriores y con las mismas dependencias.

San Rafael. Era un apeadero con una estación como las anteriores en la que vivía el guardaagujas.

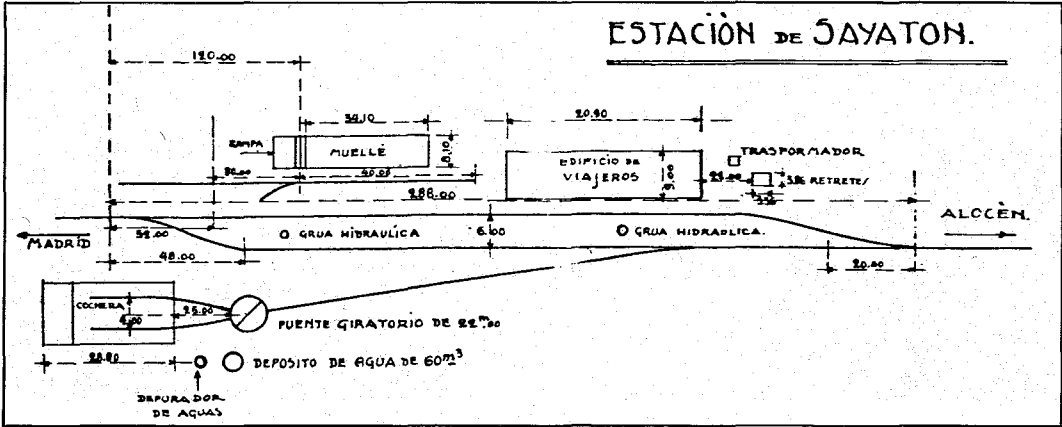
Almonacid de Zorita. El tren ha cruzado a la margen izquierda del río.

Allí junto al Tajo, en lo que hoy es la central nuclear “José Cabrera”, estaba la estación. Mejor dicho: está; construida de piedra como las anteriores, es ahora la iglesia o capilla de la urbanización donde viven las familias de los que trabajan en dicha central. A su lado puede verse el muelle cubierto con los cierres metálicos.

Sayatón-Bolarque. Siguiendo a la izquierda del río, el tren cruzaba de nuevo a la otra orilla por un puente de piedra situado junto a esta estación y del que hoy sólo quedan los enclaves de las orillas.

En una llanura junto al río estaba la estación. Dotada como una estación terminal tenía dos grúas hidráulicas (aguadas), un depósito de 60 metros cúbicos con sistema depurador de agua, grandes cocheras y puente giratorio de 22 metros de diámetro semejante al de la estación de Madrid para las locomotoras “Mallet”.

Su construcción era de piedra con las mismas características de las anteriores. Sala de espera, despacho para el Jefe de Estación y viviendas para él y para el guardaagujas eran sus dependencias. Poseía muelle cubierto con sus característicos cierres metálicos. A la izquierda de la estación una pequeña construcción de planta cuadrada albergaba el transformador.



Anguix. Aguas arriba de la estación de Sayatón, el río va encajonado precisamente donde, aprovechando esta circunstancia, se construiría después la presa de Bolarque. Ante la dificultad que presenta la estrechez del paso, el tren tiene que buscar otro camino. Entonces gira 90° a la izquierda para rodear los montes que oprimen el cauce del Tajo y empieza un duro ascenso entre pinos, encinas y profundas trincheras para llegar en pleno descenso y dentro de la cota de los 700 metros de altitud, al solitario apartadero de Anguix al pie de los montes.

Era de construcción igual a las anteriores con Sala de espera y vivienda para el Jefe de Estación.

Auñón. Esta fue, durante muchos años, la última estación del tren de Arganda después de ser clausuradas las dos estaciones siguientes el 12 de julio de 1943 al construirse el embalse de Entrepeñas.

Con la misma construcción que las anteriores, todavía sigue en pie a pocos metros de la orilla derecha. Comprendía despacho, Sala de espera y viviendas para el Jefe de Estación y para el guardaagujas.

Sacedón. Siguiendo el curso del río el tren llegaba a esta estación que en la actualidad permanece sumergida bajo las aguas del embalse de Entrepeñas.

Disponía de un depósito de agua de 30 metros cúbicos, puente giratorio pequeño (4,4 metros), estación y muelle de piedra como las anteriores y con las mismas dependencias.

Alocén. Fue la última estación donde pudo llegar el tren de Arganda en su intento de enlazar con el ferrocarril central de Aragón a la altura de Caminreal.



Tren actual en La Poveda. Foto: E. Manzanares.

La poca rentabilidad de estos últimos tramos junto a la competitividad del transporte por carretera hicieron que sucesivamente se fueran clausurando tramos. Después el servicio de viajeros el 1 de abril de 1953 y posteriormente el de mercancías, pasando a ser propiedad en la actualidad de la empresa F.C. del Tajuña, S.A. asociada al grupo de empresas Portland Valderribas, S.A., que lo utiliza para la provisión de piedra caliza desde las canteras de Valhondo hasta su fábrica de Vicálvaro.

MADRID A COLMENAR DE OREJA Y A ALOCEN

1943

PRECIOS Totales		K.	ESTACIONES	4 104 (Cerro) 2-3				
Pesetas								
2.ª	3.ª							
			MADRID (Niño Jesús) S...	19.00				
1.10	0.80	7	Vicálvaro (Tajuña)	19.18				
1.80	1.40	13	La Fortuna	19.31				
2.45	1.65	16	Montarco	19.39				
2.95	2.10	20	Vaciamadrid	19.48				
3.60	2.70	24	Poveda	19.59				
3.75	2.95	28	Arganda (Puente)	20.09				
4.20	3.15	43	Morata de Tajuña	20.42				
4.65	3.55	47	Tajuña	20.52				
			Tajuña	S.	20.58			
4.65	3.55	47	Chinchón	21.34				
6.10	4.45	61	COLMENAR	21.44				
6.15	4.75	64						
			Tajuña	S.	21.00			
4.65	3.55	47	Perales de Tajuña	21.09				
4.95	3.75	50	Tielmes	21.20				
5.40	4.05	55	Carabaña	21.39				
6.05	4.50	62	Orusco	21.58				
6.55	4.95	66	Ambite	22.13				
7.10	5.30	72	Mondéjar	22.36				
7.75	6.00	80	Pozo de Almoquera	22.53				
8.50	6.60	87	Yebra	23.10				
9.10	7.05	94	Almonacid	23.38				
10.20	7.90	107	Saystón-Bolarque	23.58				
10.60	8.25	112	Anguix	0.20				
11.80	8.75	121	Auñón	0.38				
12.60	9.40	130	Sacedón	0.48				
12.85	9.60	133	ALOCEN	1.03				
13.70	10.25	143						

				101 (Cerro) 2-3				
			ALOCEN	S.	3.33			
1.20	0.85	11	Sacedón	3.47				
1.50	1.10	14	Auñón	3.58				
2.60	1.85	23	Anguix	4.17				
3.65	2.70	32	Saystón-Bolarque	4.48				
4.15	3.15	37	Almonacid	4.59				
5.50	4.15	49	Yebra	5.27				
6.40	4.75	56	Pozo de Almoquera	5.44				
7.15	5.35	63	Mondéjar	6.05				
7.95	6.15	71	Ambite	6.24				
8.55	6.60	77	Orusco	6.48				
8.95	6.90	81	Carabaña	6.68				
9.80	7.55	89	Tielmes	7.17				
10.20	7.85	93	Perales de Tajuña	7.28				
10.50	8.6	96	Tajuña	7.36				
Desde Colmenar			COLMENAR	S.	7.00			
0.40	0.30	4	Chinchón	7.07				
1.90	1.45	18	Tajuña	7.34				
			Tajuña	S.	7.40			
1.90	1.45	18	Morata de Tajuña	7.60				
2.55	1.75	22	Arganda (Puente)	8.17				
4.15	3.15	37	Poveda	8.26				
4.65	3.55	41	Vaciamadrid	8.35				
6.10	3.85	45	Montarco	8.43				
5.50	4.15	49	La Fortuna	8.50				
6.00	4.35	52	Vicálvaro (Tajuña)	9.01				
6.60	4.90	57	MADRID (Niño Jesús) L.	9.15				
6.60	4.10	64						

Horario y precios del Ferrocarril del Tajuña (Madrid-Alocén).

BIBLIOGRAFIA

- Cien años del F.C. en España. Comisión del Centenario Madrid 1948.
- Historia de los ferrocarriles españoles. Francisco Wais. Madrid, 1974.
- Las estaciones ferroviarias de Madrid. Alfonso Alvarez Mora y otros. Madrid, 1982.
- Arganda del Rey. Alfonso Benito Alfaro. Madrid, 1890.
- Apuntes para la historia de Arganda del Rey. Manuel Rodríguez Martín Chacón, 1980.
- Steam on the Sierra. Peter Allen y Rober Wheeler, 1960.
- Revista de la Asociación de Amigos del Ferrocarril, n.º 24-25 y 26. Arturo Sánchez Ojanguren. Madrid, 1980-82.
- Ilustración Española y Americana. Varios años (1874-1890).
- Apuntes de Antonio París. Arganda, 1860-1917.

Nuestro agradecimiento y público reconocimiento a las siguientes personas que con su desinteresada colaboración han hecho posible este libro y esta exposición.

DE ARGANDA DEL REY:

Pilar Santos (cesión manuscritos de su abuelo Antonio París), Nicolás Espliguero, Pilar Ruiz, M.^a Jesús García Pares, Angelines Pares, José Santolaya, Asterio Martínez, Joaquín Sánchez, Elías Manzanares, Rafa, el Espejo, Manuel García Ramos, Antonio Martínez Florido, Manuela Sardinero, Mario de Miguel, Antonio de la Torre, Fulgencio Moreno, Antonio Ballesteros, Julián Mollons.

DE PERALES DE TAJUÑA:

Asociación Cultural "El Tajuña", sus miembros, Pilar, Adolfo y Resti. Sr. Secretario del Ayuntamiento.

DE MORATA DE TAJUÑA:

Angel Roldán Roca, Luis Tejero.

DE COLMENAR DE OREJA:

Constantino Hurtado Fernández.

DE TIELMES DE TAJUÑA:

Marcelina Cortecedo.

DE ALCALA DE HENARES:

Conchita Pintado (Archivo General de la Administración).

DE MADRID:

Asociación de Amigos del Ferrocarril, José Luis Moratinos, Carlos Ubier-
na, Faustino García Linares (Museo Ferroviario), Eduardo Alaminos (Mu-
seo Municipal), José Cesáreo Sánchez Mata.