

**EL FERROCARRIL
SUBURBANO
DE CARABANCHEL**

© 2011, Juan Pedro Esteve García

© 2011, de esta edición:

Ediciones La Librería
C/ Arenal, 21
28013 MADRID
Telf.: 91 541 71 70
Fax: 91 542 58 89
E-mail: info@edicioneslalibreria.com

Portada y Maquetación: Rafael Sanz

Cartografía: Rafael Sanz

ISBN: 978-84-9873-106-4

Depósito Legal: S-29-2011

Impreso en España/*Printed in Spain*

Cualquier forma de reproducción, distribución, comunicación pública o transformación de esta obra solo puede ser realizada con la autorización de sus titulares, salvo excepción prevista por la ley. Diríjase a CEDRO (Centro Español de Derechos Reprográficos, www.cedro.org) si necesita fotocopiar, escanear o hacer copias digitales de algún fragmento de esta obra.

**EL FERROCARRIL
SUBURBANO
DE CARABANCHEL**

Juan Pedro Esteve García

EDICIONES LA LIBRERÍA

DEDICATORIA

Este libro está dedicado a Rosa Regás, directora que fue de la Biblioteca Nacional de Madrid. En enero de 2005 fue ella la que tomó una decisión de cuya importancia la sociedad civil todavía no se ha apercibido, cual fue la de permitir al gran público el acceso a la mayor parte de los fondos de dicha Biblioteca. Los lectores más inquietos recordarán cómo, hasta entonces, el vestíbulo de entrada a la institución estaba custodiado por unas azafatas de sonrisa Profidén que, muy amablemente, repetían la cantinela «esto no es una biblioteca normal», aunque todavía uno no hubiera tenido tiempo de pronunciar una sola palabra al entrar. De inmediato, entregaban al recién llegado una lista fotocopiada con veinte, o treinta, bibliotecas de barrio, donde «podrían atenderle mejor», dando por hecho que el intruso era un «pirao» que solo venía a perder el tiempo buscando novelas del Coyote o cosas por el estilo.

Desapareció la guarnición de azafatas, y desaparecieron restricciones anacrónicas como la necesidad de traer una carta de recomendación (Larra en estado puro) de un catedrático para consultar gran parte de los infinitos libros. En algunos periódicos hechos a toda prisa, de esos que reparten en las estaciones del Suburbano por las mañanas, y en sus foros de Internet, exclamaban los agoreros «¡Se nos va a llenar la Biblioteca de jubilados y estudiantes!». Lo de los jubilados ya de por sí era grave, pues denotaba el odio, inculcado por ciertas teleseries, hacia la gente que no pertenecía al segmento de edad «chupi-guay» que «molaba» (y que consumía a lo bestia) a los que por lo visto se debía considerar ciudadanos de segunda clase. Pero lo de los estudiantes era ya de juzgado de guardia, y ponía al descubierto verdaderas estructuras de celtiberismo, dignas de ser analizadas por Carandell y por el propio Larra: al estudiante no se le metan en la cabeza, según estos principios, fuentes o bibliografías externas a los manuales de texto, no sea que el pobre chaval se eche a perder. Todas las verdades que necesita saber se hallan en los libros «del curso». Así pasaba, que entre eso, y entre los horarios demenciales de los puestos de trabajo a los que posteriormente se enfrentaban los educandos, los únicos libros que habían pasado, y que pasarían por sus manos a lo largo de sus vidas, serían los de las sucesivas EGB, BUP, COU, ESO y «OTROS». Como para animarlos a que emprendieran estudios superiores. Pues eso: muchas gracias a Rosa y a todos los que hicieron posible la reforma de enero de 2005.

AGRADECIMIENTOS

Este libro se empezó a gestar a finales de la década de 1990, cuando en una pequeña revista que crearon en Valladolid Pedro Pintado Quintana y Carmen Tamayo Molinero se me ocurrió publicar algunos pequeños artículos sobre el Suburbano debido a las reformas que entonces estaba experimentando la línea con vistas a su unificación con el Metro del paseo de la Castellana, que entonces se llamaba línea 8, pues para la construcción del ramal al aeropuerto, la línea 8 de nuestros tiempos, todavía faltaba un poco y el aeropuerto estaba sometido entonces al monopolio del taxi y de unos pocos autobuses.

Con el tiempo se ha podido ir ampliando este material para contar detalladamente la historia del Suburbano, es decir, del ferrocarril más madrileño de los que sobreviven en Madrid, pues al fin y al cabo líneas de Renfe haylas por toda España, y a falta de los pequeños trenes locales de vía estrecha, que han desaparecido de nuestra metrópolis (aunque en Asturias, Cataluña, Euskadi y Valencia gozan de excelente salud), es el Suburbano, o línea 10 del Metro, el que ha hecho el papel de ferrocarril «de aquí», y el que ha aguantado con más brío las acometidas de las piquetas de demolición y de los paneles de «vítrex» con que se unifica la decoración de todas las estaciones, ya sean del tiempo del charlestón o del «reggaetón».

Para la terminación de este proyecto, aparte del impulso inicial dado por la revista *ASVAFER* de Valladolid, han colaborado el archivo y biblioteca de la Fundación de los Ferrocarriles Españoles, el Archivo General de la Administración Civil de Alcalá de Henares, la Plataforma Internauta de Amigos del Ferrocarril, con el ingente archivo de mensajes de su web Tranvía Portal, y los siguientes particulares:

María Luisa Álvarez López
José Luis Amigo Román
Anne Barcat
Antonio Bravo Fernández
Asunción Gallego Bonilla
Joaquín García Raya
Guadalupe Luengo Moreno
Concepción Pintado Céspedes
Julia Rico Liquete

ÍNDICE

INTRODUCCIÓN	13
El Metro de Madrid.....	15
Los Metros de Barcelona	28
El Metro de Valencia.....	34
El Metro de Bilbao	36
CAPÍTULO I	
MÁS QUE UN «METRO»	39
1.1. Antecedentes del suburbano	40
1.2. Ferrocarriles preexistentes en Carabanchel y el suroeste de Madrid	45
1.2.1. El ferrocarril de Madrid a Almorox	46
1.2.2. El ferrocarril del Ministerio de la Guerra	47
1.2.3. Proyectos inconclusos	50
CAPÍTULO II	
UN FERROCARRIL PARA EL AYUNTAMIENTO	55
2.1. El primer ferrocarril que cruzó bajo el Manzanares	57
2.2. El proyecto revisado de 1953	67
CAPÍTULO III	
LA TERMINACIÓN POR EL MINISTERIO DE OBRAS PÚBLICAS	73
3.1. La «rivalidad» del tubo de la risa	74
3.2. En paralelo al ferrocarril de Almorox	85
3.3. La primera generación de material rodante: Las unidades 1-10	90
3.4. Últimos retoques y convenio de explotación con el Metro	94
Capítulo IV	
PRIMER PERÍODO DE EXPLOTACIÓN POR EL ESTADO (1961-1968)	105
4.1. Segundo pedido de trenes de primera generación	108
4.2. Algunos detalles de la explotación	109

CAPÍTULO V	
SEGUNDO PERÍODO DE EXPLOTACIÓN POR EL ESTADO, CON TRANSBORDO AL METRO EN CARABANCHEL (1968-1976)	
	113
5.1. El proyecto de FEVE para un suburbano	
Empalme - Móstoles	116
5.2. La actual línea de Renfe a Móstoles	117
CAPÍTULO VI	
TERCER PERÍODO DE EXPLOTACIÓN POR EL ESTADO: HACIA LA INTEGRACIÓN CON EL METRO (1976-1986)	
	123
6.1. La segunda generación de material rodante.....	124
6.2. Proyectos de RENFE para la unión de Aluche con el centro de Madrid (1976-1991)	124
6.3. El Metro pasa al sector público	128
6.4. Prolongación de la Plaza de España a la de Alonso Martínez (1981)	129
6.5. Fin de la presencia de FEVE en la España central	131
CAPÍTULO VII	
EXPLOTACIÓN POR EL METRO DE MADRID COMO LÍNEA DE GÁLIBO ESTRECHO (1986-2002).....	
	133
7.1. Proyecto para la variante de Príncipe Pío.....	137
7.2. Unificación de las líneas 8 y 10 de Metro	142
CAPÍTULO VIII	
LA EXPLOTACIÓN POR EL METRO DE MADRID COMO LÍNEA DE GÁLIBO ANCHO (2002-...)	
	147
ANEXO I Gredos bien vale un tren.....	157
ANEXO II Planos de la línea.....	161
ABREVIATURAS	165
BIBLIOGRAFÍA	167

INTRODUCCIÓN

FERROCARRILES URBANOS Y SUBURBANOS EN LA PENÍNSULA IBÉRICA



Moderna unidad de tren de la serie 7000, saliendo a la superficie tras haber cruzado bajo el río Manzanares y parte de la Casa de Campo.

(Foto: autor, 2008)

En España funcionan en la actualidad seis ferrocarriles metropolitanos: Madrid, Barcelona, Valencia, Bilbao, Palma de Mallorca y Sevilla. El primero de ellos en entrar en servicio fue el de Madrid, en el año 1919, si bien a nivel de infraestructura los primeros tramos en ser construidos para este servicio fueron unos túneles de Barcelona, los de la vía Laietana, hoy parte de la línea 4 de esta ciudad, construidos años antes por el Ayuntamiento de la Ciudad Condal al abrir esta calle, con la finalidad de que cuando llegara el ferrocarril a esa zona de la ciudad ya no hubiera que

cortar el tráfico rodado para excavar el túnel, ejemplo de previsión raro en España que no se ha vuelto a repetir hasta los años 2003-2006, durante los cuales al sureste de Madrid se construyeron nuevos barrios en los parajes vallecanos de Las Suerres y Valdecarros, y se pactó con las empresas constructoras de estos ensanches que contribuyeran a financiar la excavación de la extensión de la línea 1 para que estuviese lista cuando los primeros vecinos empezaran a habitar la zona.

Los Metros de Madrid y Barcelona, como el de Lisboa, por poner otro ejemplo ibérico, corresponden al concepto de «metros pesados», como los de Londres, París y Berlín, siendo de ancho internacional, de 1435 milímetros, menos el de Madrid, que tiene el singular ancho de 1445 milímetros, 10 más que el estándar, y la línea 1 del de Barcelona, que es de vía ancha (como las antiguas de Renfe) por provenir de una compañía diferente a la del resto. Los Metros de Valencia, Bilbao y Palma de Mallorca son de vía métrica (llamada así por contar con un metro justo de anchura) y se aproximan más al concepto de «metros semipesados», y varios de sus tramos corresponden a ampliaciones o reconstrucciones de las líneas suburbanas heredadas de FEVE o de antiguas compañías locales en esas ciudades.

El Metro de Sevilla es un caso singular, pues fue empezado a construir en la década de 1970 como metro pesado equivalente al de Madrid, hasta que las obras fueron paralizadas por creerse sobredimensionadas para el tamaño de la ciudad, error en el que se persistió incluso durante la celebración de la Exposición Universal de 1992, quedando los túneles abandonados todos estos años. Recientemente, la Junta de Andalucía ha achicado el agua que había inundado las galerías con el paso del tiempo y ha reiniciado las obras, con tramos de nueva construcción y con material rodante de tipo tranviario, para crear una red al estilo de los pre-metros belgas o de los Sneltram holandeses que llegue no solo a Sevilla sino a los municipios vecinos. Esta red está complementada por el llamado Metrocentro, que es ya un tranvía urbano de superficie puro y duro, del que se durante la Semana Santa del año 2008 se ha desmontado parte del tendido eléctrico para permitir el paso de una procesión, como muestra del peculiar entramado sociológico hispalense, que permite estas coexistencias de lo barroco y lo ultratecnológico (los trenes y tranvías son de construcción andaluza, gracias a la nueva factoría de la empresa Construcciones y Auxiliar de Ferrocarriles, -en adelante CAF- en Linares).

En Alicante, los Ferrocarrils de la Generalitat Valenciana están reconstruyendo desde hace una década su línea de vía métrica de Alicante a Denia para convertirla en una red de tranvías urbanos e interurbanos, con servicios directos y otros que penetren más en los cascos urbanos de los municipios atravesados. En la capital alicantina se ha abierto en 2006, dentro de este plan, un túnel con servicios e instalaciones similares a los de un Metro, pero no se considera un Metro propiamente dicho sino parte

del TRAM, nombre comercial de los nuevos tranvías interurbanos. Un equivalente lo encontraríamos en Oporto, donde funcionan varias líneas denominadas como de “Metro”, si bien constituyen un tranvía interurbano similar al de Alicante, basado en la reconstrucción en ancho internacional de algunos tramos de los FF. CC. Portugueses que eran de vía métrica, con la añadidura de algunos tramos subterráneos.

La Junta de Andalucía construye asimismo una red urbana en Málaga, con tramos subterráneos similares a los de Alicante u Oporto, si bien en este caso se trata de infraestructuras de construcción enteramente nueva y no del aprovechamiento de antiguos ferrocarriles de vía estrecha.

Citamos, finalmente, a los tramos de ferrocarril convencional, explotados por las empresas ferroviarias tradicionales de la Península (Renfe y CP) pero que por la frecuencia de paso de sus trenes y por la escasa distancia entre estaciones pueden considerarse casi como «Metros». En España tendríamos la línea C-5 de Madrid-Atocha a Móstoles y Fuenlabrada, así como la de Bilbao a Santurtzi, y en Portugal las de Lisboa-Cais do Sodré a Cascais y Lisboa-Rossío a Sintra.

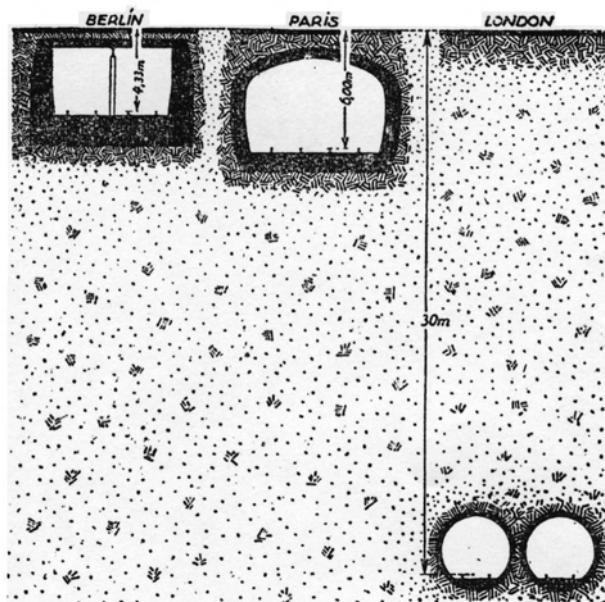
El Metro de Madrid.

El ferrocarril metropolitano de Madrid, al que haremos muchas alusiones por haber coexistido con el Suburbano objeto de este estudio (y haberlo absorbido después) fue constituido como sociedad privada en el año 1917, para la puesta en marcha de varias líneas del ancho cuasi-internacional de 1 metro y 445 milímetros, el mayoritario en los tranvías de la capital, y en gran parte de los de las urbes italianas¹. Estas líneas discurrirían mayoritariamente bajo las calles de la urbe, cuyos atascos –ya entonces considerables– hacían perder eficacia al Tranvía del Norte, que hacía el recorrido de la Puerta del Sol a la zona de Chamberí por dos rutas, bien por la calle de Fuencarral, bien por la de Hortaleza.

¡Quién no ha visto el rosario de tranvías detenidos á lo largo de las calles de Carretas, Hortaleza, Fuencarral y otras muchas, mientras el público aguarda pacientemente formando cola en las “paralelas” de la Puerta del Sol! El pueblo de Madrid tiene derecho a que se satisfagan sus justas necesidades de trasladarse de uno a otro lado rápidamente con comodidad, y sabiendo el tiempo exacto que va a invertir en los recorridos, sin los imprevistos de paradas, cruces y atascos.

De “El Metropolitano Alfonso XIII”, artículo de los ingenieros Echarte, Mendoza y Otamendi en la *Revista de Obras Públicas* de enero de 1917.

¹ Una teoría sobre el origen del ancho de 1445 milímetros explica que en Italia se fijaron para tranvías los anchos de 1000 y 1500 mm, pero comprendidos entre centros de carril y no entre las caras interiores de los carriles, como se mide en la mayoría de los ferrocarriles. En el sistema estándar de medición, los dos anchos resultaron ser de 950 y 1445 milímetros, respectivamente (la anchura del carril varía de unas líneas a otras).



Modelos de excavación típicos de tres grandes urbes europeas. El gran queso Gruyere de Madrid se empezó a horadar en los años 1918-1919, con galerías similares a la que aquí mostramos de París, aunque luego se aplicaron otros sistemas, a veces a profundidades superiores a la que se pone como ejemplo para Londres.
Plano: Arthur FÜRST, revista *Ferrocarriles y Tranvías* (septiembre de 1935).

El 12 de enero de 1917 fue otorgada por el Ministerio de Fomento la concesión, a 99 años vista, de 4 líneas, subterráneas en su totalidad salvo los accesos a las cocheras, a beneficio de los ingenieros Miguel Otamendi, Antonio González Echarte y Carlos Mendoza Sáez. El primer tramo en ser construido, de 3598 metros de longitud, se abrió al servicio el 17 de octubre de 1919², y corresponde a la actual línea 1, circulando estos primeros trenes entre la estación de la Puerta del Sol (destinada a ser la de correspondencia con otras dos líneas más) y la de los Cuatro Caminos, barrio entonces periférico situado en la carretera de Irún (y hoy en día prácticamente tan céntrico como la propia Puerta del Sol, debido al crecimiento de la urbe en los decenios posteriores). Las estaciones de este primer tramo eran Cuatro Caminos, Ríos Rosas, Iglesia, Chamberí, Bilbao, Hospicio, Gran Vía y Puerta del Sol, siendo suprimida posteriormente la de Chamberí (ahora es un Museo del Metro) y rebautizada la del Hospicio como Tribunal, por la proximidad del Tribunal de Cuentas.

² MÉNDEZ PÉREZ Ester. *La Compañía Metropolitano Alfonso XIII. Una Historia económica (1917-1977)*. Madrid: Ediciones de la Universidad Nacional de Educación a Distancia, 2000, pág. 50.