

## 2. LA CONSTRUCCIÓN DEL BARRIO

### EL NACIMIENTO DEL SUBURBANO

El suburbano fue proyectado por el Ayuntamiento de Madrid para dotar de transporte a los nuevos barrios que surgían tras la anexión de antiguos municipios, como era el caso de Chamartín y Carabanchel, entre los cuales precisamente iba a discurrir la línea. En 1949 firmó el proyecto el ingeniero director del Ayuntamiento, José María Cano Rodríguez, y en 1950 se publicó la concesión en el BOE. En lo que se refiere a la zona que nos ocupa, en el Boletín Oficial de la Provincia de Madrid se anunciaba ya en mayo de 1952 el concurso para «contratar las obras de infraestructura del trozo 8.º del ferrocarril suburbano y que comprende desde la carretera de Extremadura al arroyo de Aluche».

El proyecto preveía que el tramo sur, a partir de plaza de España, discurriera en superficie. Se planificaron inicialmente dos estaciones en plena Casa de Campo, Lago y Batán; y a partir de ahí, como se especificaba en la revista Gran Madrid, el trayecto seguiría «por la Casa de Campo, saliendo de ella por el límite suroeste; cruza primero bajo la carretera de Boadilla del Monte y luego por debajo de la de Extremadura en las proximidades del Campamento, donde se proyecta la decimotercera estación, Campamento; también a cielo abierto continúa el trazado al nordeste de la carretera de Carabanchel a Pozuelo, cruzando el ferrocarril de Madrid a Villa del Prado por encima de este, y siguiendo hasta Carabanchel, donde se sitúa la decimocuarta estación, Carabanchel». Esa idea original se modi-

ficaría con una nueva estación, la de Aluche, en previsión de las urbanizaciones que allí se iban a construir, y con un apeadero para la conexión con el tren de Almorox, llamado originalmente Madrid-Empalme o Goya-Empalme y que finalmente se quedó sólo con el nombre de Empalme.

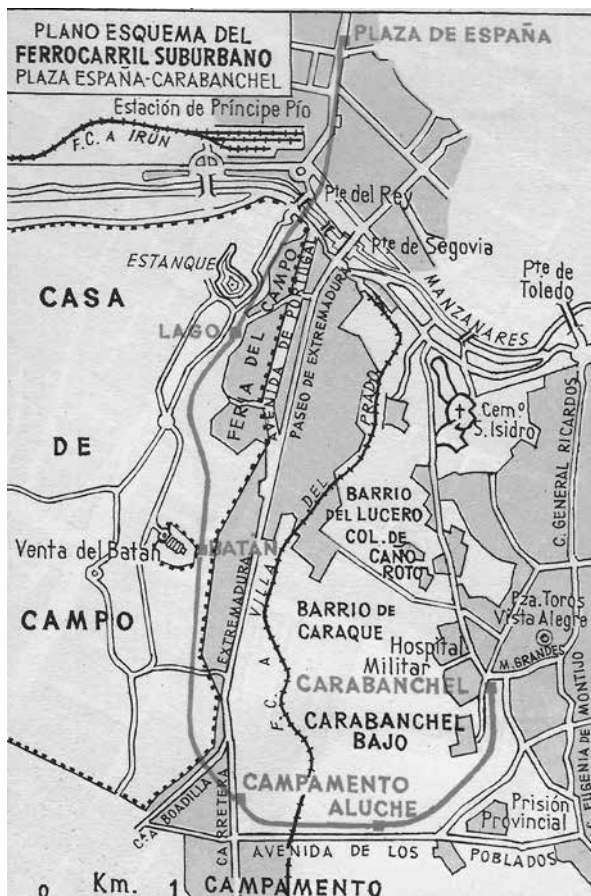
La envergadura de las obras provocó que, aunque se había concedido inicialmente su ejecución al Ayuntamiento, el Ministerio de Obras Públicas asumiera su construcción y contratara su explotación con la compañía de Metro de Madrid. De hecho, para el proyecto del suburbano se habían elegido las mismas características —ancho de vía, tipo de trenes, voltaje o sección de túnel— que en las líneas de metro para favorecer la comunicación entre ambos servicios. Finalmente se inauguró la línea en febrero de 1961, salvo la estación de Empalme, que se puso en funcionamiento dos meses después. Además, en la parada de Aluche se instalaron cocheras para los trenes y también una de las dos estaciones eléctricas —la otra estaba en la parada de Lago— que suministrarían la corriente a la red de la línea.



Obras del suburbano a la altura de Empalme. Foto cedida por Andén 1.



Obras en la estación de Campamento. Imagen facilitada por Andén 1.



Plano del suburbano en el que aún no figura la estación de Empalme. Colección propia.



Cruce del suburbano con el tren de Almorox en la estación de Empalme. Foto restaurada por Sonia Dorado.



Panorámica de las cocheras del suburbano en Aluche; al fondo, la estación. Archivo Histórico de Metro de Madrid.



Bocas de metro originales de la estación de Campamento. Fotografía de Santos Yubero, ARCM.