

## **Fuentes documentales para la Historia ferroviaria. La estación de Valdemoro en el trazado de Madrid-Aranjuez**

María Jesús López Portero  
Archivera Municipal de Valdemoro (Madrid)

La elección de la estación de ferrocarril de Valdemoro como objeto de interés dentro del marco de la Historia Ferroviaria obedece a diferentes factores destacando, entre los más importantes, su posición intermedia en el trazado de la línea férrea Madrid-Aranjuez. El vínculo al ingenio ferroviario desde sus inicios ha propiciado gran cantidad de testimonios documentales relativos a las repercusiones socioeconómicas que llegó a tener en el municipio. La valoración de los documentos conservados e investigación histórica de los mismos han pasado desapercibidas hasta ahora y, en consecuencia, uno de los propósitos de este trabajo consiste en exponer las fuentes fundamentales relacionadas con la estación de Valdemoro y apuntar las distintas líneas historiográficas que sugiere su exhaustivo estudio.

### **1. METODOLOGÍA**

En primer lugar es necesario delimitar los centros archivísticos que conservan documentación relacionada con el tema propuesto. Consideramos que para iniciar cualquier estudio ferroviario, en general, y de las estaciones de la línea Madrid-Aranjuez, en particular, resulta imprescindible la consulta de los fondos conservados en el Archivo Ferroviario de Madrid, perteneciente a la Fundación de Ferrocarriles Españoles. Allí se custodian la mayoría de expedientes de todo tipo relacionados con la estación valdemoreña, al formar parte de la antigua Compañía de Madrid, Zaragoza, Alicante (M.Z.A.). Solicitudes de licencias de particulares, respecto a asuntos diversos, obras efectuadas por la compañía, reclamaciones de vecinos, etc, conforman el grueso del fondo documental. El segundo fondo seleccionado se encuentra en el Archivo General de la Administración, en la Sección perteneciente a *Obras Públicas*, en concreto, *Ferrocarriles*. Las primeras explotaciones ferroviarias fueron realizadas por medio de concesiones gubernativas a empresas y sociedades privadas; por tanto, cualquier obra de gran envergadura (expropiación de terrenos, construcción de estaciones, establecimiento de nuevas vías, etc.), debía pasar obligadamente por la aprobación ministerial y, de esa forma, los expedientes producidos se conservan en los depósitos del Archivo en Alcalá de Henares (Madrid). Por último, en el Archivo Municipal de Valdemoro también es posible encontrar rastros documentales del impacto que causó el camino de hierro entre los habitantes. La desaparición de algunas series (expedientes de obras, de contratación, de apertura de industrias, etc.), de la segunda mitad del siglo XIX y primera del XX, puede dificultar el proceso investigador pero no significa un obstáculo para completar determinados estudios.

Delimitar el ámbito cronológico en el cual se circunscribe el estudio sistemático de las fuentes ha sido el siguiente paso en el procedimiento metodológico. Pareció oportuno fijar el marco temporal entre 1851 y 1950. La primera fecha obedece a la inauguración oficial de la línea y, a partir de entonces, lógicamente, los testimonios escritos son mucho más abundantes, con lo cual las hipótesis de trabajo referidas a los inicios del funcionamiento ferrovia-

rio tendrán una mayor base documental. En 1950 se cumple el centenario, por consiguiente, indica el momento más apropiado para llevar a cabo un balance de la trascendencia que tuvo el paso del *camino de hierro* por una población dedicada en su mayoría a las faenas agrarias y cuyo eje vertebral de comunicaciones lo constituía una de las principales carreteras que partían de Madrid: la de Andalucía, que rozaba tangencialmente el caserío por el oeste.

## 2. APROXIMACIÓN A LA EVOLUCIÓN ECONÓMICA DE VALDEMORO (SIGLOS XIX Y XX).

El municipio de Valdemoro llegaba al siglo XIX inmerso en una profunda crisis económica que venía padeciendo ya desde la segunda mitad de la centuria anterior. Su economía se había basado, durante todo el Antiguo Régimen, en la producción agraria, extenuada a finales de la Edad Moderna debido a la falta de inversiones y al agotamiento de los terrenos. Unido al cultivo de cereales, vid y olivo se situaban las pequeñas explotaciones de yeso, de rendimiento variable. Durante el setecientos, con el fin de paliar la precaria situación, fue beneficiario de dos grandes proyectos industriales: uno en 1712, mediante la fundación de una fábrica de tejidos por un prócer de la localidad, D. José Aguado Correa, y otro en 1785, gracias al empeño de D. Pedro López de Lerena, ministro de Hacienda y natural de Valdemoro, consistente en revitalizar la antigua fábrica de Correa por medio de la Compañía de Lonjistas de Madrid. Lerena había promovido esta empresa motivado quizá por las doctrinas de su contemporáneo, el Conde de Campomanes, defensor a ultranza del restablecimiento industrial de los pueblos<sup>1</sup> y apesadumbrado por la decadencia financiera de sus paisanos, dedicados únicamente a las escasas e improductivas labores agrarias. Merced a las Reales Cédulas emitidas por Carlos III, el 20 de diciembre de 1785 y el 11 de septiembre de 1787, se puso en marcha una nueva industria textil especializada en la fabricación de medias, gorros, guantes, cintería y listonería<sup>2</sup>. La manufactura recibió un gran impulso en el comienzo, sus instalaciones demandaban mano de obra artesana al menos en veinte pueblos de los alrededores, además, contaba con almacenes asociados en Madrid, Medina de Rioseco, La Coruña, Aranjuez, Toledo, Sevilla y Cádiz. Mas, pese a los esfuerzos del ministerio en conseguir el beneplácito real y de la importante inversión realizada por la Compañía de Lonjistas materializada en la compra de utensilios valorados en tres millones de reales<sup>3</sup>, no se obtuvo el resultado esperado y la economía local fue cayendo en un declive cada vez más acusado<sup>4</sup>.

La primera contienda bélica contemporánea, la Guerra de la Independencia, ocasionó una gran ruina en la localidad, tanto a nivel material como de bajas humanas. Las cifras demográficas más cercanas al conflicto que se pueden consultar indican una ligera variación en el número de habitantes, teniendo en cuenta la distancia de ambas con los puntos álgidos del enfrentamiento: el censo de Floridablanca, efectuado en 1786, cifra la población valdemoreña en 1.984 habitantes, años después de finalizar la invasión francesa, en 1828, se podían contabilizar 1.826 residentes. El debilitamiento económico generalizado, junto a los desastres de la posguerra, serían causas suficientes para ralentizar el proceso de recuperación.

Los fracasos empresariales del siglo XVIII dieron paso, en el XIX, a nuevos intentos de pequeños empresarios encaminados a establecer industrias de diverso tipo, con el propósito de contribuir a paliar la baja productividad obtenida en las explotaciones agropecuarias. Fábricas de jabón y lejía, de yeso mate (usado por los doradores), de cal o de cordelerías (aprovechando la materia prima del esparto, de gran abundancia en el término municipal), ayudaron a mejorar, en cierta medida, el precario nivel de vida de la población.

Con la ordenación territorial llevada a cabo por Javier de Burgos por mandato de Fer-

nando VII, Valdemoro pasaba a formar parte de la recién creada provincia de Madrid en 1822<sup>5</sup>. Los nuevos planteamientos políticos no repercutieron de forma proporcional a la mejora socioeconómica y son continuas las peticiones a la Diputación Provincial en demanda de ayuda financiera. Los Libros de Acuerdos concejiles refieren de modo incesante solicitudes monetarias a fin de costear diferentes obras de interés público por no tener el consistorio recursos para ello, igualmente aparecen con cierta frecuencia alusiones al déficit constante del presupuesto municipal. Circunstancia que se veía agravada por las distintas epidemias de cólera producidas en la primera mitad del siglo, siendo de mayor virulencia la de 1834 y la de 1855, ésta última afectó al 16% de la población y provocó la muerte de 152 personas<sup>6</sup>.

La llegada del ferrocarril en 1851, en contra de un posible avance para el pueblo, como sucedió en otros lugares, no supuso sino una fuente añadida de conflictos con sus habitantes, motivo por el cual su desarrollo urbano se expandió en sentido contrario al camino de hierro, hacia el oeste del término municipal. V. López y López de Lerena, A. De la Calle Hernández y R. Baíllo, cronistas que escribieron sobre Valdemoro en el último cuarto del siglo XIX, se hicieron eco del efecto negativo que significó el trazado ferroviario entre los pobladores:

*“La población en general ha perdido mucho en su riqueza por falta del uso de la carretera de Valencia y Andalucía, consistiendo ésta sólo en sus cereales, viñas y olivares ... con la proximidad del ferro-carril, hace que aún sea asiento y descanso de esclarecidos literatos y poetas (Sres. Larra, Zumel, Bretón de los Herreros, Nandín, Cánovas, Frau y otros personajes), de rectos magistrados, de consejeros entendidos y de hombres políticos y financieros...”*<sup>7</sup>.

*“Cuando iba en tendencia de levantar su riqueza con la ventajosa salida que proporcionaba a sus cereales y otros artículos de general consumo, el uso de la carretera de Andalucía y Valencia, vino el ferrocarril a matar su esperanza y a reducir esta riqueza casi exclusivamente a los rendimientos de sus cereales, viñas y olivares”*<sup>8</sup>.

*“La carretera general de Andalucía, que se construyó en tiempos de Carlos III, ha dado a Valdemoro mucha riqueza con la fácil salida de granos y el producto que diariamente se dejaba en sus paradores y posadas, donde diariamente pernoctaban infinidad de transeúntes y trajineros ... el ferrocarril, en cambio, mató todas sus ilusiones, razón por la cual no es extraño que los valdemoreños fuesen tan refractarios a su instalación, y que se opusieran (¡triste error!) a que pasase más cerca del pueblo según el primer trazado. Es lo cierto que, desde que se puso en explotación la vía férrea, ha venido acentuándose en notable decadencia la villa de Valdemoro”*<sup>9</sup>.

Las obras del nuevo trazado ferroviario que enlazaría la capital madrileña con el Real Sitio de Aranjuez habían comenzado el 4 de mayo de 1846 a instancias del Marqués de Salamanca, bajo la dirección del ingeniero y director de caminos y canales D. Pedro Miranda, cinco meses después de constituirse una sociedad destinada a la construcción del camino de hierro<sup>10</sup>. En el recorrido por el término de Valdemoro constaría de varias edificaciones: la estación, construida a la derecha de la línea, la casilla del guarda, la casilla de Buzanca y la casilla o choza de La Calderona. Desde el mismo momento en que se iniciaron los trabajos preliminares, empezaron los problemas con agricultores y ganaderos por el perjuicio que representaba para ellos el paso de la vía por sus tierras. Perjuicio que se traducía en la imposibilidad de atravesarla para realizar sus labores al otro lado de la misma, así como la difi-

cultad del tránsito pecuario que también sufría las molestias del ruido del tren, llegando a padecer alteraciones de carácter físico que influían negativamente en la producción, según manifestaban los propietarios. El mismo año del comienzo de las obras de explanación tuvieron lugar las primeras reuniones entre la empresa constructora y los comisionados del ayuntamiento para llegar a un acuerdo en el establecimiento de los pasos a nivel, indispensables en la solución de conflictos. Entre los más importantes destacó el llamado *Viaducto de los prados de Valdemoro*, construido con objeto de canalizar la gran cantidad de agua que se acumulaba en el terreno (una de las zonas más bajas del término municipal) en la época de lluvias abundantes y también como paso inferior de los labradores y comunicación con los pueblos vecinos, Ciempozuelos y San Martín de la Vega<sup>11</sup>. *Entregas, Caceras, Buzanca y Fuente Nueva*, además del paso superior del camino de Gózquez, sirvieron para cruzar de un lado a otro de la vía y fueron motivo de algunos querrelas entre los vecinos y la compañía ferroviaria.

Las fuentes documentales relacionadas con el impacto del ferrocarril, conservadas en el Archivo Ferroviario, son abundantes y muestran multitud de altercados, latentes hasta bien avanzado el siglo XIX, disputas protagonizadas por los sectores económicos más afectados. Por un lado, aquellos que vivían de la agricultura y, por otro, los posaderos y mesoneros cuyos negocios se distribuían en los márgenes de la carretera de Andalucía y, como consecuencia del paso del tren por el término, vieron mermados considerablemente sus ingresos. Sin embargo, no todo fueron inconvenientes, ya que el trazado de la vía muy pronto sería aprovechado por ciertos estratos de la sociedad en beneficio propio. Unos mediante la compra de grandes fincas de recreo situadas a ambos lados del camino hacia la estación y que, por consiguiente, les otorgaba un lugar privilegiado de esparcimiento, cercano a un medio de transporte rápido para sus frecuentes viajes a la capital. Otros, gracias al establecimiento de fábricas y negocios diversos, en terrenos inmediatos a las instalaciones ferroviarias, conseguían que sus productos tuvieran una distribución al exterior fácil y cómoda, con el consiguiente aumento de ganancias. Una vez examinados los documentos, podemos constatar la puesta en funcionamiento de importantes empresas dedicadas a la extracción de piedra de yeso, tejares, bodegones y aparcamiento de tartanas destinadas a los viajeros, kioscos de refrescos, etc., muestras indudables del cambio experimentado por la población de Valdemoro a medida que el ingenio del ferrocarril fue confirmando su utilidad, hasta el punto de convertirse en un medio de transporte indispensable para los valdemoreños y así se comprueba en los libros de acuerdos concejiles correspondientes a las primeras décadas del siglo XX. El emplazamiento de una gran factoría de productos asfálticos en una vasta extensión de superficie anexa al tendido férreo durante la década de los 60 ratificaba la creciente necesidad que tenían muchas empresas de contar con un medio de transporte para sus productos cercano, barato y ligero<sup>12</sup>.

Pese a la progresiva transformación de mentalidad apreciada en los habitantes de la villa, la lejanía de la estación respecto al casco urbano (un kilómetro) y el impedimento que suponía atravesar la carretera nacional de Andalucía, eje vertebral del caserío, representaron obstáculos insalvables en el asentamiento de nuevos barrios cercanos al ferrocarril. Entre los años 40 y 50 se empieza a apreciar un ligero aumento demográfico, la lenta recuperación de la guerra civil y el establecimiento de las primeras manufacturas de muebles en el municipio hacen inevitable la construcción de viviendas para los recién llegados<sup>13</sup>. Es entonces cuando el Instituto Nacional de la Vivienda presenta un proyecto destinado a construir treinta y tres viviendas unifamiliares, en el camino de la Estación; proyecto que resulta novedoso pues hasta ahora se había desestimado la idea de residencia permanente en la zona. Mientras en el centro, norte y oeste de la población se iban edificando nuevos inmuebles de tipo colectivo, será el lustro de 1970 a 1975 el momento de renovado interés a cargo de promotoras inmobiliarias.

liarias en los terrenos próximos a las vías del tren, sin llegar a ser realmente significativa la urbanización de unos terrenos distantes tan sólo dos centenares de metros y que constituyen un caso aislado hasta mediados de la década de los 90. Entre 1995 y 2000 las posibilidades de transporte ofrecidas por el ferrocarril, especialmente en los cinturones de cercanías de las grandes urbes, han propiciado una verdadera revolución urbanística en el entorno inmediato a la antigua Carretera de la Estación.

### 3. FONDOS DOCUMENTALES

#### 3. 1. ARCHIVO DE LA FUNDACIÓN DE LOS FERROCARRILES ESPAÑOLES

El Archivo de la Fundación de Ferrocarriles Españoles se crea en 1979 gracias al Consejo de Administración de RENFE con el propósito de preservar el legado documental ferroviario y potenciar la investigación histórica del ferrocarril. El fondo está formado por la documentación procedente de antiguas compañías ferroviarias (1856-1942), RENFE (a partir de 1940) y archivos personales. Entre las diferentes compañías cuyos testimonios escritos se pueden consultar en el archivo se encuentra la de Madrid, Zaragoza, Alicante (MZA), gestora de la línea Madrid-Aranjuez desde 1856 hasta 1942. Los expedientes conservados de esta compañía permiten estudiar la evolución de la infraestructura férrea y su repercusión social y económica en los municipios por donde discurría el trazado férreo.

Es lógico suponer que el examen de este fondo, sobre todo la serie *Vías y Obras*, resulta indispensable para realizar cualquier tipo de investigación sobre la estación de Valdemoro. El abundante número de expedientes (sesenta y ocho), la variedad de asuntos tratados en ellos: obras en la estación y en las inmediaciones, solicitudes de vecinos para instalar diferentes industrias, etc., y su riqueza informativa permite reconstruir el desarrollo e impacto socioeconómico de una de las estaciones del trazado Madrid-Aranjuez<sup>14</sup>.

##### *Serie Vías y Obras.*

Sig. 327-3

- Tramitación oficial de los pasos a nivel del término de Valdemoro (1861, febrero, 18 / 1863, julio, 18).
- Supresión del Camino de Las Morcillas e incorporación del mismo al paso superior del Camino de Gózquez (1906, agosto, 2 / 1926, enero, 30).
- Solicitud del Alcalde de Valdemoro, D. Casimiro Romero, para que ponga un guardabarrera en el paso a nivel del kilómetro 25, “Las Entregas” (1908, abril, 4 / 1909, junio, 12).

Sig. 52-2

- Documentación de la compañía Eléctrica Castellana, S. A., sucesora de la Sociedad “Cuervo, Reguero y Compañía” (1901, agosto, 2 / 1934, febrero, 27).
- Proyecto de ampliación de vías y andenes en la estación (1910, mayo, 16 / 1917, marzo, 13).
- Solicitud del Ayuntamiento de Valdemoro para que se construya un muelle cerrado en la estación (1917, mayo, 9 / 1919, junio, 20).
- Solicitud de Eusebio Blanco a la Compañía de Ferrocarriles de Madrid, Zaragoza y Alicante, para que no se traslade la noria del punto kilométrico 28 de la línea (1919 mayo, 9 / 1919, junio, 20).
- Ofrecimiento de Laura L. de Ojeda a la Compañía de una parcela de terreno en las proximidades de la estación (1919, mayo, 21 / 1919, junio, 3).

- Solicitud de Juan Granados, Alcalde de Valdemoro, para terminar el cierre de una finca de su propiedad (1922, abril, 17 / 1922, abril, 29).
- Solicitud del Servicio de Mantenimiento para la construcción de un algibe en la estación (1923. Agosto, 3 / 1923., Agosto, 11).
- Solicitud del Servicio de Explotación para que sea desalojada la vivienda que ocupaba un obrero de este servicio /1936, junio, 18 / 1936, julio, 2).

#### Sig. 327-6

- Tramitación de diferentes reparaciones en la estación (1936, enero, 4 / 1941, julio, 26).
- Reparaciones de destrozos ocasionados por la guerra civil en el edificio de viajeros y en el pabellón de retretes y lampistería (1940, agosto, 20 / 1940, octubre, 25).
- Reparaciones de obras de fábrica en el punto kilométrico 25,635 de la línea (1941, julio, 19 / 1941, agosto, 9).

#### Sig. 580-1

- Reclamaciones de abono de terrenos (1857, diciembre, 19 / 1871, diciembre, 2).
- Construcción de un muelle de mercancías en la estación (1860, abril, 3 / 1860, noviembre, 12).
- Vigilancia en el viaducto de Valdemoro (1860, mayo, 22 / 1862, junio, 9).
- Incendio del viaducto de Valdemoro (1860, julio, 14 / 1862, julio, 23).
- Solicitud de Pedro Otero para construir un edificio junto a la estación (1860, agosto, 27 / 1860, septiembre, 25).
- Recepción de un puente de madera para la cañada de Valdemoro (1862, julio, 18 / 1862, agosto, 18).
- Reclamaciones del Ayuntamiento de Valdemoro sobre el perjuicio de la construcción de un solo ojo en el viaducto de la Cañada (1862, agosto, 9 / 1862, noviembre, 12).
- Reconstrucción del viaducto de Valdemoro (1862, agosto, 9 / 1862, noviembre, 12).
- Solicitud del Alcalde de Valdemoro para variar el curso de las aguas, con el objeto de construir un abrevadero en la dehesa boyal (1867, septiembre, 13 / 1867, noviembre, 3).
- Proyecto de apartadero para las canteras de Valdemoro (1868, enero, 7 / 1870, agosto, 9).
- Solicitud de Ignacio Lacasa y Sierra para construir un horno y casilla cerca de la estación (1869, mayo, 31 / 1869, junio, 28).
- Apertura de entrada en el cerramiento de la estación (1881, junio, 8 / 1881, junio, 18).
- Solicitud de la Federico Hoppe, de la Sociedad Industrial "La Mejor", para construir un edificio (1882, febrero, 1 / 1885, octubre, 7).
- Incendio en el edificio de viajeros (1882, abril, 8 / 1882, marzo, 4).
- Compra de una casa a Soledad Pérez Bueno (1882, abril, 19 / 1903, junio, 18).
- Instalación de báscula (1884, mayo, 24 / 1884, junio, 19).
- Prolongación del muelle de la estación (1886, octubre, 22 / 1886, noviembre, 12).
- Solicitud de información sobre los caloríferos (1889, enero, 31 / 1889, marzo, 22).
- Solicitud de Andrés Villamiel para que se deje un paso a una finca de su propiedad (1889, diciembre, 7).
- Solicitud de Leandro Trompeta para establecer una cantina en la estación (1890, mayo, 27 / 1890, mayo, 3).
- Sabotaje en el disco de la estación (1890, agosto, 9 / 1890, agosto, 19).
- Colocación de topes en la vía muerta (1891, agosto, 24 / 1891, septiembre, 4).
- Obras de reparación en las puertas y ventanas de la estación (1893, octubre, 19 / 1903, agosto, 3).

- Robo de traviesas en el punto kilométrico 28 de la línea (1895, noviembre, 29 / 1895, diciembre, 6).
- Solicitud de María García para instalar un kiosco para la venta de agua en la estación (1900, marzo, 9 / 1900, junio, 30).
- Solicitud de Adrián López Hernández para construir una pared y una habitación en el edificio término (1900, mayo, 19 / 1900, agosto, 2).
- Reclamación de Juan Gutiérrez de abono del guardabarreras (1900, agosto, 21 / 1900, agosto, 29).
- Ofrecimiento de Adrián López a la Compañía M.Z.A. de una parcela de terreno en las proximidades de la estación (1901, abril, 16 / 1901, julio, 19).
- Prolongación de la vía apartadero (1901, abril, 23 / 1901, junio, 19).
- Traslado del cambio y corazón de entrada a la estación (1901, julio, 13).
- Proyecto de modificación de rasantes (1903, septiembre, 22 / 1905, agosto, 8).
- Proyecto de bóveda en el pontón del punto kilométrico 27,101 en sustitución del tramo metálico (1906, enero, 25 / 1906, marzo, 1).
- Solicitud de Enrique Ramos para cerrar con valla un viñedo de su propiedad (1907, mayo, 7 / 1907, mayo, 22).
- Solicitud del teniente alcalde del Ayuntamiento de Valdemoro, Ricardo F. Blanco, para que se facilite el trabajo de vía a varios braceros de la localidad (1907, septiembre, 2 / 1907, septiembre, 11).
- Solicitud de Andrés Carrero Medrano para pastar ganado lanar pasando por alcantarillas de Buzanca (1907, noviembre, 10 / 1907, noviembre, 29).
- Solicitud de Agustín Sánchez Revieriego para construir una casa próxima a la estación (1911, octubre, 24 / 1911, diciembre, 1).
- Instalación de transmisiones funiculares sistema Hennig, concentración de maniobra y enclavamiento (1912, marzo, 9 / 1913, febrero, 12).

Sig. 626-1

- Proyectos de establecimiento de una segunda vía entre Madrid y Ciempozuelos (1901, febrero, 4 / 1912, noviembre, 5).

Sig. 632-1

- Proyectos de establecimiento de una segunda vía entre las estaciones de Valdemoro y Aranjuez (1857, diciembre, 19 / 1913, febrero, 12).

Sig. 1096-2

- Tramitación para la construcción de un nuevo edificio de viajeros (1926, mayo, 21 / 1926, agosto, 14).
- Proyecto del nuevo edificio de viajeros (1926, junio / 1928, marzo, 31).
- Concurso para las cubiertas y tejados del nuevo edificio de viajeros (1926, octubre, 6 / 1936, junio, 15).

### **3. 2. ARCHIVO GENERAL DE LA ADMINISTRACIÓN (A.G.A.)**

El Archivo General de la Administración custodia la documentación producida por los organismos dependientes de la Administración General del Estado, una vez que los do-

cumentos adquieren el valor informativo e histórico. Creado en 1969, sirve como eslabón entre los Archivos Centrales ministeriales y el Archivo Histórico Nacional.

La división producida en el seno del Ministerio de Fomento durante el año 1900 dará lugar al establecimiento de una nueva institución ministerial, destinada a resolver los asuntos de Agricultura, Industria, Comercio y Obras Públicas. Éste último formará un ministerio independiente a raíz de la reforma llevada a cabo en 1931. Su documentación abarca el ámbito cronológico desde 1832 a 1984.

Dentro del fondo perteneciente a Obras Públicas interesan para el presente trabajo las series generadas por la Dirección General de Transportes Terrestres, con especial interés las concesiones de líneas y obras de ferrocarriles.

### ***Sección Obras Públicas. Ferrocarriles.***

Sig. 1.494

- Expropiación de terrenos para el trazado de la línea Madrid-Aranjuez (1846).
- Escritura de arrendamiento del ferrocarril de Madrid a Aranjuez a favor de D. José de Salamanca (1853, diciembre, 20).

Sig. 28.423

- Proyecto del trazado Madrid a Alicante y ramal a Toledo, planos del perfil general de la línea y planos de estaciones (1860).

Sig. 11.527

- Proyecto de nuevo edificio de viajeros (1926).

Sig. 9.613

- Proyecto de construcción de andén intermedio (1947).

Sig. 11.656

- Proyecto de ampliación de instalaciones en la estación de Valdemoro (1957).

### **3. 3. ARCHIVO MUNICIPAL DE VALDEMORO (A.M.V.)**

En él se custodian los documentos producidos por el concejo en el ejercicio de sus funciones. Lamentablemente, a pesar de las diferentes disposiciones en favor de la conservación documental a lo largo del Antiguo Régimen, la desidia, el paso del tiempo, los conflictos armados, las condiciones climatológicas y físicas adversas y otros muchos factores han contribuido a que el fondo documental del municipio llegado hasta nosotros sea bastante escaso. La desaparición completa de expedientes de Policía Urbana, de expropiaciones de terrenos, de obras particulares, o de aperturas de industrias, por mencionar algunos ejemplos significativos, impiden conocer de modo exacto cuál fue el impacto del ferrocarril en la localidad. Tan sólo mediante los acuerdos tomados por el conjunto de regidores y reflejados en los Libros de actas es posible hacer un balance aproximado de cómo reaccionó la población ante el medio de transporte novedoso, al que en un principio observaron con recelo y, más tarde, se convertiría en uno de los pilares de su desarrollo económico. Los Libros de Acuerdos son documentos, pues, que recogen disposiciones vinculadas de modo directo a la administración interna del Ayuntamiento, en ellos se anota todo aquello decidido por el consistorio para el bien común y también las incidencias ocurridas en el término municipal.



***Libros de Acuerdos Municipales:***

Sig. 1400-27

- Reparaciones en el camino de la Estación, (1861, septiembre, 27).

Sig. 1400-30

- Reparaciones en el camino de la Estación (1865, octubre, 21).
- Diferentes acuerdos sobre el ensanche y alcantarillado del paseo de la Estación (1866, junio, 7, septiembre, 21 y octubre, 18).

Sig. 1400-31

- Ensanche del paseo de la Estación e instalación de bancos (1867, enero, 31).
- La Dirección General de Obras Públicas decide no contribuir al arreglo del paseo de la Estación por considerar que es únicamente de interés local (1867, junio, 23).
- Solicitud al Jefe del Movimiento del Ferrocarril la concesión de vagones de balastrage para la composición del paso entre la estación y las casitas antiguas, (1867, diciembre, 12).

Sig. 1400-32

- Prestación de personal para las obras de empedrado del camino, (1868, agosto, 6).

Sig. 1401-2

- Invitación del Ayuntamiento a los vecinos para que contribuyan con donativos a fin de arreglar el camino de la Estación, tanto en mano de obra como en dinero, por carecer el municipio de fondos suficientes, (1873, marzo, 27).
- Queja de vecinos de Ciempozuelos al Ayuntamiento de Valdemoro debido a la obstrucción, por orden de la compañía ferroviaria, del paso a nivel de “La Calderona”, que les impedía cruzar la vía para labrar sus heredades, (1873, abril, 3).

Sig. 1401-3

- La Diputación Provincial de Madrid contribuye al arreglo del camino de la Estación con el 20% del montante de las obras, (1874, abril, 26).

Sig. 1401-14

- Arreglos en el camino de la Estación, (1883, julio, 25).

Sig. 1401-15

- Inauguración oficial de las obras del camino de la Estación (1884, agosto, 31).
- Justificación de gastos (1884, noviembre, 11).

Sig. Lib. 407

- El ayuntamiento se hace cargo del mantenimiento de la carretera a la estación del ferrocarril por haber dejado de hacerlo el Gobierno Civil, (1891, julio, 5).
- Acuerdo destinado a formar un presupuesto extraordinario de gastos para la reparación del camino de la Estación, (1891, agosto, 11).
- Solicitud a la Diputación Provincial que costee la reparación de la carretera de la Estación, por ser este gasto muy gravoso para el municipio (1891, diciembre, 15).
- Arreglo de la carretera de la Estación, (1892, febrero, 23).

- Remate de Ildefonso López Piñero para el arreglo de la carretera, (1892, marzo, 6).
- Ante la falta de trabajo deciden acometer el arreglo de la carretera de la Estación para paliar el paro de la clase obrera, (1893, enero, 7).

Sig. Lib. 409

- Acuerdo sobre el arreglo del Paseo por ser necesario para el tránsito de carruajes, (1895, noviembre, 13).
- D. Miguel del Río, adjudicatario de las obras de reparación, (1895, noviembre, 20).

Sig. Lib. 411

- Licencia concedida a D. Adrián López para cercar una tierra de su propiedad lindante con la estación del ferrocarril, (1911, agosto, 8).

Sig. Lib. 413

- Cesión gratuita de la sala de espectáculos del Hospital de San Andrés en beneficio de la familia del que fue jefe de estación, D. Juan Mompeau, (1905, diciembre, 2).
- Autorización a la Compañía Madrid, Zaragoza, Alicante para desmontar del cerro “Valderremata” la cantidad de tierra necesaria con objeto de retirar el camino de Arenalejos de la vía férrea, (1905, diciembre, 12).
- Se acuerda la compra de veinte metros cúbicos de piedra de guijo para el arreglo del camino de la Estación, (1906, diciembre, 8).

Sig. Lib. 414

- Adjudicación de la subasta de piedra para el arreglo del camino de la Estación a D. Vicente Granados, (1907, noviembre, 12).

Sig. Lib. 415

- A instancia de D. José Francisco López y López, la corporación solicita un guardabarreras en el paso a nivel que cruza el camino de las Entregas a la compañía del ferrocarril de Madrid a Zaragoza y Alicante por considerarlo de extrema peligrosidad, (1908, marzo, 24).
- Se da cuenta del oficio remitido por el director de la compañía ferroviaria accediendo a contratar el guardabarreras solicitado, durante los meses de junio a noviembre, (1908, mayo, 24).
- El señor López y López requiere al ayuntamiento sobre la conveniencia de que el paso a nivel del camino de las Entregas vuelva a estar vigilado por un guardabarreras como el año anterior, (1909, junio, 8).

Sig. Lib. 416

- Adquisición de cincuenta metros cúbicos de piedra de guijo con destino a la conservación de la carretera que conduce a la estación del ferrocarril, (1910, febrero, 21).

Sig. Lib. 417

- Se dirige una instancia al Director de los Ferrocarriles del Mediodía para que los trenes correo de Valencia continúen haciendo parada en Valdemoro, por los perjuicios que causan a todas las clases sociales su supresión, (1911, junio, 6).
- Acuerdan instalar una luz en la entrada del paseo de la Estación por ser cada vez más necesario para peatones y carruajes, (1912, enero, 21).

- Se destinan setenta metros cúbicos de piedra para el arreglo del Paseo, (1912, enero, 13).

Sig. Lib. 418

- Arreglo del Paseo, (1912, abril, 21).

Sig. Lib. 419

- El alcalde daba cuenta de una reunión a la que había asistido junto a su colega de Ciempozuelos para solicitar a la Compañía de Ferrocarriles del Mediodía la circulación de trenes tranvía entre Madrid y Aranjuez, (1914, junio, 29).

Sig. Lib. 421

- Instancia dirigida al Director de la Compañía de Ferrocarriles de Madrid, Zaragoza, Alicante, solicitando la construcción de un muelle cubierto en la estación, necesario para comerciantes e industriales, (1916, diciembre, 13).
- Arreglo del camino de la Estación, (1916, diciembre, 22).
- Presentación de instancia a nombre de los comerciantes e industriales para requerir el comienzo de las obras del muelle, (1917, diciembre, 19).
- Se daba cuenta de la misiva recibida del alcalde de Aranjuez en la que proponía hacer una petición conjunta de todas las estaciones de la línea al Director de la compañía ferroviaria para que no suprimiera los billetes de días festivos y de ida y vuelta, (1917, julio, 27).

Sig. Lib. 423

- Arreglo del Paseo, (1918, noviembre, 29).
- Arreglo del Paseo, (1919, noviembre, 21).
- Solicitud al Director General de Obras Públicas el arreglo del camino de la Estación por el mal estado en que se encuentra y lo necesario que es para el transporte de mercancías, 1920, enero, 28).
- Se acuerda que se obsequie a todos los participantes en las obras del camino de la Estación, (1921, junio, 3).
- Instalación de bancos de cemento en el paseo de la Estación para el descanso de los peatones.

Sig. Lib. 382

- La Comisión Municipal Permanente, ante la supresión de parada de algunos trenes en las estaciones intermedias entre Pinto y Aranjuez, acuerda que se forme un comité de los municipios afectados para reclamar una solución a la compañía ferroviaria, (1929, enero, 25).
- Autorización al secretario del ayuntamiento y al presidente de la corporación a continuar las gestiones ante la compañía ferroviaria para mejorar el servicio de viajeros entre Madrid y Aranjuez, (1929, marzo, 8).

Sig. Lib. 434

- El Ayuntamiento acuerda arreglar el Puente Verde, (1948, diciembre, 30).

#### **4. PROPUESTAS DE INVESTIGACIÓN**

Para concluir, creemos oportuno indicar las posibles líneas historiográficas que nos ha sugerido la evaluación de la documentación examinada. En primer lugar, queremos hacer

constar que la dispersión de fuentes y las lagunas documentales en ciertos períodos cronológicos no debe obstaculizar el proyecto de ningún estudio historiográfico.

Una vez superada esta pequeña limitación y después de valorar las fuentes conservadas podemos agruparlas en apartados distintos que irán perfilando los posibles grandes temas de investigación:

- *Documentación referida a litigios entre compañía y vecinos.* Son documentos que nos van a mostrar las difíciles relaciones existentes en los inicios de la compañía ferroviaria. Las expropiaciones de terrenos, los problemas suscitados en torno a los pasos a nivel, la supresión de algunos de ellos en los años 60 del siglo XIX, etc., generaron una serie de conflictos que indican el rechazo provocado en el municipio ante la instalación de la línea férrea.
- *Documentación referida a establecimientos empresariales.* Este segundo apartado temático permite indagar en otra vertiente radicalmente opuesta a la anterior. Nos referimos al desarrollo industrial promovido por aquellos que vieron el ferrocarril como un nuevo elemento de expansión económica y empresarial. Las solicitudes a la compañía ferroviaria por parte de algunos propietarios para poder instalar sus negocios en terrenos cercanos a la línea férrea, indica la voluntad aperturista de ciertos sectores de la sociedad más avanzada del momento.
- *Documentación referida a la organización interna ferroviaria.* No cabe duda que la mayor parte del fondo documental de contenido ferroviario fue generado por la institución productora, es decir, por las propias compañías ferroviarias y, en consecuencia, el estudio de dichas compañías, sus organigramas, las relaciones profesionales con sus empleados, contabilidad, presupuestos de obras y cualquier otro asunto interno de las empresas explotadoras del tendido ferroviario, tendrán cabida en este apartado.
- *Documentación referida a arqueología industrial.* Por último, ya hemos mencionado en otros lugares de esta exposición la importancia que tuvieron las obras realizadas en los trazados de vías y en los edificios destinados a viajeros, apartaderos, muelles, casillas de guardas, pasos a nivel, puentes, básculas de pesado de vagones, duplicidad de vías, dependencias anejas, etc. en la transformación del paisaje urbano. Muchos de los expedientes conservados sobre la estación de Valdemoro y sus aledaños contienen planos y croquis con una riqueza de detalles tan minuciosa que permite estudiar la evolución del entorno entre 1851 y 1940. A partir de esa fecha la consulta de proyectos de urbanización y obras en el Archivo Municipal mostrará un panorama bastante riguroso de cómo se ha ido modificando un determinado espacio urbano a lo largo de ciento cincuenta años gracias a la influencia del ferrocarril.

---

<sup>1</sup>CAMPOMANES, P. R.: *Discurso sobre el fomento de la industria popular*, Madrid, 1774, p. 51.

<sup>2</sup>LARRUGA Y BONETA, E.: *Memorias políticas y económicas sobre los frutos, comercio, fábricas y minas de España*, Madrid, 1787-1800, t. IX, p. 139.

<sup>3</sup>NIETO SÁNCHEZ, J. A.: “Industria rural y clases sociales bajo el impacto de la Corte: la provincia de Madrid durante el siglo XVIII”, en *Jornadas sobre el Real Sitio de San Fernando y la industria en el siglo XVIII*, Madrid, 1997, pp. 259-275, p.273.

<sup>4</sup>CORELLA SUÁREZ, M. P.: “Reales fábricas de tejidos de Valdemoro durante el siglo XVIII”, en *Establecimientos tradicionales madrileños. Periferia de Madrid y pueblos de la Comunidad*, Madrid, Cámara de Comercio e Industria, 1988, pp. 353-360., p. 358.

<sup>5</sup>Desde mediados del siglo XV la villa de Valdemoro había pertenecido, territorialmente, a la demarcación del antiguo reino de Toledo. Con la nueva división de Javier de Burgos se adscribía a la provincia de Madrid.

<sup>6</sup>CALLE HERNÁNDEZ, A. De la: *Memoria médico-topográfica de la Villa de Valdemoro*, Madrid, 1890, p. 32. El número de habitantes descendió notablemente, de 2.552 que vivían en la villa en 1845 pasarían a ser 1.960 en 1857.

<sup>7</sup>LÓPEZ Y LÓPEZ DE LERENA, V.: *Historia de la villa de Valdemoro*, Madrid, 1875, pp. 36 y 37.

<sup>8</sup>CALLE HERNÁNDEZ, A. De la: *Op. cit.*, p. 16.

<sup>9</sup>BAÍLLO, R.: *Valdemoro*, Madrid, 1891, p. 45.

<sup>10</sup>*Constitución de la sociedad para la construcción de un camino de hierro de Madrid a Aranjuez por D. José de Salamanca y otros*, ARCHIVO HISTÓRICO DE PROTOCOLOS DE MADRID (A.H.P.M.), protoc. Nº 25.239.

<sup>11</sup>MADOZ, P.: *Madrid. Audiencia, provincia, intendencia, vicaría, partido y villa*, Madrid, 1848, p. 47.

<sup>12</sup>La empresa dedicada a derivados del petróleo y productos asfálticos en general, *Río Gulf España, S.A.*, se instaló en terrenos limítrofes a la vía férrea, comprados a varios particulares en 1965. Su capacidad de negocio fue de tal envergadura que solicitó el permiso correspon-

---

diente a RENFE (Red Nacional de Ferrocarriles Españoles) para construir su propio apartado de vagones, a fin de establecer una comunicación directa con las instalaciones ferroviarias y poder así agilizar el transporte de sus productos. En una superficie de terreno superior a los 50.000 metros cuadrados ha venido desarrollando la misma actividad desde entonces hasta 1999, momento en que ha cesado. Los productos elaborados en sus dependencias suponían un alto riesgo debido a su toxicidad y peligrosidad para un casco urbano cada vez más próximo a la estación.

13

<b>AÑOS</b>	<b>HABITANTES</b>
1828	1.826
1845	2.552
1857	1.960
1861	2.310
1889	2.775
1892	3.666
1900	2.833
1910	3.290
1920	3.122
1930	3.517
1940	2.713
1950	3.115

Población de Valdemoro (1828-1950).

<sup>14</sup>La información referida a la creación y composición del Archivo Histórico Ferroviario ha sido proporcionada por Dña. Raquel Letón Ruiz, su archivera, a quien agradezco la ayuda dispensada en mis visitas al Archivo.

## **BIBLIOGRAFÍA**

ARTOLA, M.: *Los ferrocarriles en España*, Madrid, 1978.

BAÍLLO, R.: *Valdemoro*, Madrid, 1891.

CASTAÑEDA, V.: *Los primeros ferrocarriles españoles (intentos y realidades)*, Madrid, 1947.

CALLE HERNÁNDEZ, A. De la: *Memoria médico-topográfica de la Villa de Valdemoro*, Madrid, 1890.

LÓPEZ Y LÓPEZ DE LERENA, V.: *Historia de la villa de Valdemoro*, Madrid, 1875.

MADOZ, P.: *Madrid. Audiencia, provincia, intendencia, vicaría, partido y villa*, Madrid, 1848, pp. 44-50.

MIEG, J.: *Panorama del ferrocarril de Madrid a Aranjuez*, Madrid, 1884.

---

WAIS, F.: *Historia de los ferrocarriles españoles*, Madrid, 1974.