LA ENCINA

Asociación para la conservación del patrimonio natural y cultural de Las Rozas de Madrid

RUTA POR EL BARRIO FERROVIARIO DE LAS MATAS Y EL CHOPO DEL CANADÁ

www.asociacionlaencina.es

fb.me/laencinadelasrozas

info@asociacionlaencina.es

@laencinaLR

LA ENCINA
Asociación para la conservación del patrimonio natural y cultural de Las Rozas de Madrid

Recorrido poblado ferroviario de Las Matas

1. Introducción: Poblado ferroviario de Las Matas
2. Locomotora Mikado
3. Estación de Clasificación de Las Matas
4. Árbol singular. Chopo del Canadá
Recorrido Las Matas

LA ENCINA

CARACTERÍSTICAS DE LA RUTA:

Recorrido: 4 Km.

Duración aproximada: 2,5 horas.

Inicio del recorrido: calle San José Obrero, frente al museo del ferrocarril de Las Matas.

Fecha ruta: 17/10/2021

Hora de salida: 11h.

Fin del recorrido: mismo lugar de salida.

Cómo llegar:

- **En transporte público:** Líneas 620 y 622 de autobús y líneas C3, C8 y C10 de Cercanías.
- **En coche:** calle San José Obrero. Puede dejarse el coche en el aparcamiento público de la Biblioteca Pública de Las Matas.

Dificultad: baja, apenas existe desnivel y se va andando en todo momento por aceras o asfalto.

Recomendaciones: Calzado e indumentaria adecuada en función de la climatología. Se recomienda llevar algo de agua y gorra.

Notas: Los menores de edad han de ir siempre acompañados de un adulto que se haga responsable. La Asociación se reserva el derecho de cancelar o modificar la ruta en función de la climatología o por causa mayor.

PARADA 1. Introducción: Poblado ferroviario de Las Matas.

Bienvenidos al paseo por el poblado ferroviario de Las Matas, somos la asociación La Encina y vamos a hacer un recorrido explicando los valores culturales más importantes que encontramos en este lugar de Las Rozas.

Las normas del recorrido son las siguientes:

- No tirar basura ni desperdicios, depositalos en los contenedores.
- Andar sin abandonar los caminos y senderos habilitados.
- No se permite realizar fuego ni arojar colillas al suelo, pues además de poder causar fuegos, tardan muchos años en descomponerse.
- Ir los más en silencio posible.
- Respeta la flora y la fauna, no se permite arrancar o cortar plantas, o molestar a los animales que nos podamos encontrar.

Estamos en la parte norte del municipio de Las Rozas de Madrid, esta zona empieza a ser conocida a mediados del siglo XVIII como Matas Altas, y allí surge un primer asentamiento de obreros durante las obras de acondicionamiento de la vía que conducía desde Madrid hasta San Ildefonso (Segovia), a través de Las Rozas, Matas Altas y Torrelodones. Este núcleo se consolida durante la construcción de la vía de ferrocarril Madrid-Irún en el siglo XIX y la posterior apertura de un apeadero, dando lugar al barrio ferroviario de Las Matas.

Con la apertura de una nueva estación clasificadora en Las Matas en el año 1919 y la necesidad de albergar a parte del personal y a sus familias que trabajaba en esta estación se decidió por parte de la Compañía del Norte crear el Barrio Ferroviario de Las Matas. Se edificaron 47 viviendas construidas en hilera y en paralelo a la línea principal.

Foto aérea del Barrio ferroviario de Las Matas

Las viviendas eran pareados de una sola planta, paralelas a las vías. Solo 16 de estas viviendas eran de dos alturas y se dispusieron en dos pabellones corridos de 4 bloques cada uno. Estas viviendas, extendidas holgadamente a lo largo del acceso a la estación

de clasificación se construyeron de forma lineal a lo de la calle que recibió el nombre de San José Obrero.

La construcción sólida se realizó con mampostería de piedra reservando el ladrillo como recurso decorativo en las esquinas de las fachadas y en los dinteles de puertas y ventanas. Mención aparte merece la pequeña capilla de planta de cruz latina, la cual albergó hasta después de la Guerra Civil, al grupo escolar masculino.

El número de viviendas era insuficiente para todos los trabajadores, por lo tanto existieron prioridades para la entrega de las viviendas.

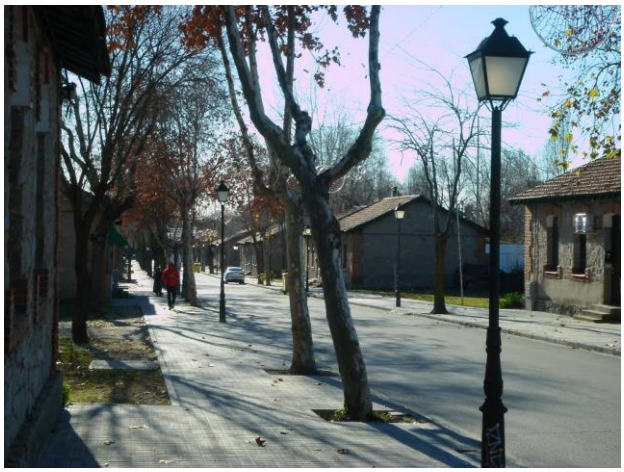
Antigua iglesia de San José, hoy Museo de Ferrocarril de Las Matas

El barrio ferroviario nació con muchas carencias, a lo largo de la calle se perforaron pozos para conseguir agua para el consumo humano, las calles y las aceras se entregaron sin asfaltar y no existían los cuartos de baños.

Los sucesos de La Guerra Civil afectaron de manera especial al barrio. Al ser zona republicana los inquilinos de las viviendas fueron desalojados en los primeros días del conflicto para utilizar sus viviendas como improvisado hospital para las Brigadas Internacionales.

LA ENCINA
Asociación para la conservación del patrimonio natural y cultural de Las Rozas de Madrid

Barrio ferroviario de Las Matas



Al finalizar la Guerra hizo falta muchos trabajos de rehabilitación, momento en el que se construyó el edificio de la estación de tren. Todos estos trabajos fueron llevados a cabo por presos republicanos.

La reconstrucción permitió seguir a la estación de Las Matas prestando su labor clasificadora. En 1963 se construyó el Barrio Nuevo de Renfe con 97 nuevas viviendas ubicadas al final de la calle de San José Obrero.

Viviendas pareadas de una sola planta en el barrio ferroviario

Barrio Nuevo de Renfe

PARADA 2. Locomotora Mikado.

En las Matas se encuentra una de las 19 locomotoras Mikado que quedan en toda España, la Mikado 141 - 2240.

Con 120 toneladas y 23 metros de longitud está situada a la entrada del antiguo Barrio Ferroviario, en un pedestal sobre carriles en la calle Martín Iriarte.

Locomotoras Mikado de Las Matas

Cedida al Ayuntamiento de Las Rozas por el Museo del Ferrocarril de Delicias en 1993, llegó tras largas y difíciles gestiones. Hoy la podemos ver en un estado impecable e incluso visitar por dentro.

La primera máquina de vapor fue construida por el británico Richard Trevithick en 1803 y desató una nueva era en la Revolución Industrial.

Aunque Richard Trevithick inventó la máquina de vapor, George Stephenson, un operador de máquinas de vapor en las minas inglesas, marcó un hito en la historia del ferrocarril. Una de sus locomotoras de vapor más famosas es la conocida como “The Rocket”, alcanzando una velocidad de 45 km/h con 30 pasajeros. Pronto sus locomotoras comenzaron a aparecer por toda Inglaterra.

Los motores se modernizaron con piñones industriales de cuatro cilindros, y en 1960 desaparecieron abriendo paso a nuevas fuentes de energía: motores diésel y eléctricos.

Las locomotoras Mikado eran máquinas sencillas que dieron un resultado satisfactorio, siendo capaces de remolcar todo tipo de trenes, tanto de mercancías como de viajeros.

Interior de la cabina locomotora de vapor Mikado

Su diámetro de ruedas motrices de 1560 mm, las hacía muy adecuadas para efectuar todo tipo de servicios. Su potencia normal indicada era de 2.000 cv, valor aceptable, aunque evidentemente inferior a los 2.700 cv de las Confederación, las Santa Fe o las Montaña de Renfe.

Este tipo de locomotoras que Renfe adquirió entre los años 1953 y 1960 marcaron el capítulo final de la tracción a vapor en España, ya que fueron las últimas que prestaron servicio comercial.

La última locomotora que circuló por vía ancha, y que apagó personalmente el Rey Don Juan Carlos en junio de 1975 fue la Mikado 141 f -2348. Esta máquina se conserva en el Museo del Ferrocarril de Villanova y la Geltrú en Barcelona.

La fuelización contribuyó sustancialmente a mejorar las condiciones de explotación de las locomotoras de vapor, aumentando su rendimiento económico y mejorando sobre todo el duro trabajo de los fogoneros que durante su jornada diaria llegaban a palear de dos a tres toneladas de carbón.

Casi todas las Mikado de Renfe fueron fuelizadas. La manera de reconocer si una locomotora estaba o no fuelizada es ver si en su matrícula figura la letra F.

PARADA 3. Estación de Clasificación de Las Matas.

Llegó un momento en el cual la estación de Príncipe Pío quedó saturada. La dirección de la compañía del NORTE, reunida en París, se planteó en los primeros años de la década de 1910 la necesidad de sacar las mercancías de la capital y dejarla solamente para viajeros.

El lugar elegido para esta estación fueron unos terrenos próximos al poblado ferroviario, las obras comenzaron en 1915 y finalizaron en 1919, año en el que se inauguro la primera estación clasificadora de España.

Terrenos de la antigua estación clasificadora de Las Matas

Esta estación tenía la función de clasificación de las mercancías con el objetivo de atender racionalmente la distribución de unos tráficos de mercancías que se venían incrementando desde años atrás.

La actividad de la estación de clasificación de Las Matas cesó en el año 1975, con la inauguración de otra en Vicálvaro.

No obstante, este suceso no alteró la expansión demográfica de Las Matas. Las vías de clasificación pasaron a ser ocupadas por las composiciones de Talgo, que viene animando la actividad ferroviaria de este otro núcleo estratégico de las mercancías ferroviarias en España.

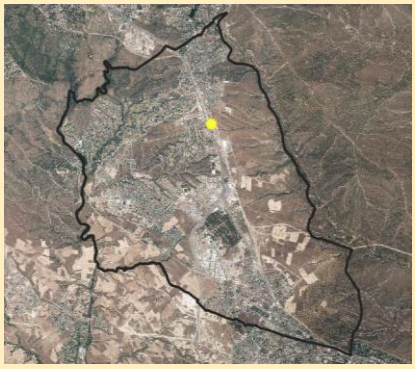
Vías de la antigua estación clasificadora de Las Matas

PARADA 4. Árbol singular. Chopo del Canadá.

El chopo del Canadá es un híbrido artificial surgido en el siglo XVIII y que, debido a su rápido crecimiento, se ha convertido hoy en día en muy habitual como árbol maderero y ornamental. Hay infinidad de variantes. A diferencia de nuestros tradicionales 'Populus' (chopos y álamos), sus hojas no son romboidales, sino casi triangulares –con la base más recta– y además de un mayor tamaño.

Puede alcanzar 30 metros de altura y deriva de la hibridación de Populus nigra con Populus deltoides. Tiene el tronco derecho y con pocas ramas. Las semillas están cubiertas de una especie de pelusa que el viento arrastra en primavera y da la sensación de que nieva. Este chopo es de gran valor industrial y se planta masivamente en los valles de algunos ríos. Su madera se utiliza para hacer cajas de embalaje, contrachapados, y como pasta para papel.

Chopo del Canadá de Las Matas

Nº árbol singular	1
Nombre local	Chopo del Canadá de Las Matas
Nombre común	Chopo del Canadá
Nombre científico	Populus x canadensis
Familia	Salicaceae
Localización	Calle de Almudena, Las Matas. 40°32'31.35"N 3°53'28.20"O 
Altura	23 m
Circunferencia del tronco	4,40 m
Diámetro del tronco	1,40 m
Edad aproximada	192 años
Imágenes	