

# Cultura: «Historia del ferrocarril en tierras de Torrelodones 1862-1976», por Fernando Villaverde

El nuevo e interesante artículo cultural de Fernando Villaverde Martín –“Historia del ferrocarril en tierras de Torrelodones 1862-1976”–, es una recopilación de noticias y comentarios que refieren a «momentos importantes de la llegada del ferrocarril a Torrelodones». Se relatan sucesos como la construcción del túnel, accidentes ferroviarios, una experiencia piloto de venta de tacos de billetes con rebajas, los domingueros que ya existían entonces, robos de alhajas, etc.

## Historia del ferrocarril en Tierras de Torrelodones 1862-1976

(Por Fernando Villaverde Martín)

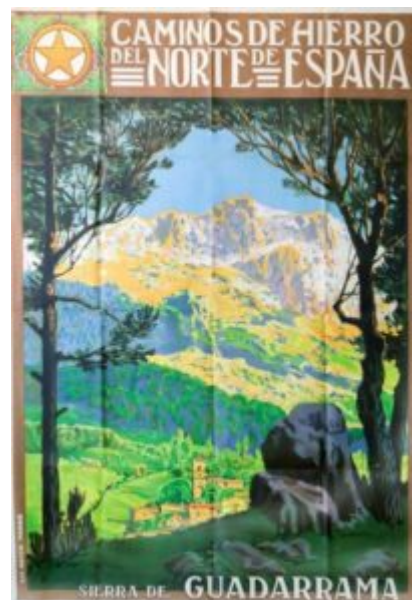


Estación Ferrocarril  
Torrelodones 1920.  
Gentileza Susana Garralda.

A mediados del siglo XIX, España estaba sumida en una gran

crisis económica, y las comunicaciones entre distintas ciudades eran largas y penosas. Los caminos se encontraban en un estado lamentable y se tardaba mucho tiempo en llegar de una ciudad a otra. En invierno los caminos se volvían intransitables y peligrosos, tanto por los barrizales que se formaban, como por la cantidad de nieve en los trayectos que transcurrían por la montaña. Tanto es así, que muchas veces las diligencias, que eran por aquel entonces el medio de transporte por excelencia, se quedaban atrapadas en los caminos y podían pasarse horas atascadas hasta que algún otro carruaje llegaba para ayudarlos a salir de atolladero.

En estas circunstancias, distintos particulares solicitaron licencias para crear compañías ferroviarias y así mejorar las comunicaciones. En 1845 se otorga la primera concesión para la construcción y explotación de la Línea del Norte (630 km). Una de estas fue la **Compañía de los Caminos de Hierro del Norte de España**, encargada de unir Madrid con Irún. En 1941 fue nacionalizada e integrada en la Red Nacional de los Ferrocarriles Españoles (**RENFE**).



Túnel de Torrelodones 1920.  
Gentileza Susana Garralda.

En esta línea, que comunicaba Madrid con el norte de España,

se encontraba la estación de Torrelodones. El primer tramo que se proyectó fue Madrid- Escorial, pero se encontraron con un gran problema: Torrelodones se comunicaba con Villanueva del Pardillo por el camino del Pardillo, que era uno de los lugares de tradicionales de entrada del pueblo; y casualmente el trazado de la línea férrea cortaba a esa vía en un lugar cercano a Torrelodones. Por eso, para evitar seccionar el camino, se proyectó hacer el primer **túnel** del ferrocarril en Torrelodones. Esta obra de ingeniería fue realizada bajo la dirección del ingeniero jefe don Joaquín Ortega.

En esa época era muy normal que en las obras que se ejecutaban lejos de los núcleos urbanos, los trabajadores de las mismas establecieran pequeños asentamientos habitables, con un gran número de obreros junto al lugar del trabajo. En este caso el núcleo que formaron se conocía por el **Barrio del Túnel**.

Cuando faltaba poco para la culminación del túnel, varios inspectores se acercaron para comprobar como estaban quedando las obras. El **17 de junio 1861** en un periódico de la época se publicaba lo siguiente:

*...“Anteayer 15 salió un tren a las ocho de la mañana de la estación del ferrocarril del Norte, a inspeccionar el estado de las obras hasta más allá del túnel de Torrelodones”...“ se trabaja día y noche para tener expedido el transito al Escorial el día 21 próximo”...*



Locomotora de la Compañía  
del norte 1865  
[www.spanishrailway.com](http://www.spanishrailway.com)

...*"El túnel de Torrelodones, de 325 metros de longitud, es una obra de arte perfecta. A su salida hay todavía grandes desmontes de granito que faltan por terminar"..."se está empleando toda la fuerza posible para concluirlos"..."volvieron a Madrid a las dos de la tarde, andando a la velocidad de un kilómetro por minuto"...***Biblioteca Nacional de España.**

La primera vez que el tren paso por Torrelodones fue el día **9 de agosto de 1861** y el tren llego hasta El Escorial, a 50 kilómetros de Madrid.



Sello de Correos  
(Locomotora norte 1861)

Poco tiempo después de su inauguración, los viajeros se quejan de las...*"repetidas interrupciones en la línea"...* **EL Pensamiento Español**, periódico de la época, fue muy crítico con el gobierno, llegando a publicar en su número del día **4 de abril de 1862:**

...*"¿Le parece al Gobierno que debe tolerarse que los delegados de la empresa, establecidos en el despacho central, hagan montar a los viajeros en los ómnibus asegurándoles, que a pesar de estar obstruida la vía en Torrelodones, saldrían los trenes, resultando luego, que no salió ni el de las seis de la tarde, ni el de las ocho?»...*



Estación Torrelodones 1910

Aparte del enfado de los usuarios de la línea, los fenómenos naturales también se ponían en contra del buen funcionamiento del servicio. «Un fuerte huracán provocó un accidente con heridos graves». Esta noticia la recoge la prensa (**LA ESPAÑA 28 de agosto 1862**):

*...**Huracán**.-Tal fue el que reinó anteayer tarde en las cercanías de Madrid durante la tempestad que también sintió en esta corte, que tres vagones de repuesto que se encontraban apartados en la estación del ferro-carril del Norte en Villalba, fueron impelidos por él y se corrieron por la vía general hasta cerca de Torrelodones, chocando en este punto con un tren de trabajadores, de cuyo choque resultaron heridos tres obreros el uno al parecer gravemente”...*

La inauguración de la línea Madrid Irún se celebró con gran boato, participando los reyes en el primer viaje de apertura. Este dato lo encontramos en la página “**Ferrocarriles de España**”:

*“**El 15 de agosto de 1864**, el rey consorte Francisco de Asís, esposo de la reina Isabel II, presidió el viaje inaugural”...“La inauguración se celebró con todos los fastos de la época, si bien ya se ofrecía servicio en algunos tramos” (www.spanishrailway.com. **Ferrocarriles de España Juan Peris Torner**)*



Estación de Torreldones  
1926

**La estación de Torreldones** (antiguo apeadero), situada en la Colonia, se encuentra en el punto kilométrico 30.168 de la línea férrea y a una altitud de 820,59 m. y fue **inaugurada en 1864**

*...“La estación de Torreldones, que hoy sigue funcionando en el mismo lugar, fue inaugurada como apeadero en año 1864, situada a tres kilómetros del casco histórico y a los pies de una pequeña zona residencial.*

Esta información está recogida en el libro **Torreldones ayer y hoy**, Excmo. Ayuntamiento de Torreldones 2000.

*...“Torreldones. Dista 3 km. Del pueblo de este nombre y hay que recorrerlos a pie o en caballerías. Alguna posada es el hospedaje que se le ofrece a los viajeros”...*

**AGUILAR, Julián. El consultor del viajero la mejor guía para los que viajan...1880**

El **11 de agosto de 1884**, se produce un choque entre dos trenes, afortunadamente sin desgracias personales (**La Vanguardia Española**):

*...“En la estación de Torreldones han chocado un tren de viajeros y un vagonete cargado de piedra, sin resultar desgracias personales”...*



La mayor locomotora de España.  
Primera de la serie adquirida últimamente por la Compañía del Norte  
para el servicio de trenes de viajeros de Madrid á Avila y Segovia.  
Ha sido construida en Bélgica y su peso, con el tender,  
es de 110 toneladas

---

Locomotora compañía del  
norte 1909. Archivo José  
Luis Pajares.

Ese mismo mes, el día **16 de agosto**, en una fuente cercana al túnel de Torrelodones se produjo un tumulto con resultado de un guarda jurado herido tras una paliza por los viajeros de un tren. Nos lo cuenta **El Estandarte** en su edición de ese día **(16/08/1884)**:

*...“Próximo al túnel de Torrelodones existe una pequeña fuente que, a causa del traspordo, ha estado vigilada por un guarda jurado. Al llegar a dicho punto el tren, la mayor parte de los viajeros que en el venían, trataron de beber en la referida fuente, a lo que se opuso el guarda, que amenazo con la carabina, pero fue desarmado y tuvo que sufrir una regular paliza que le administraron los irritados viajeros”...*

**El Estandarte** nos cuenta que siguen las quejas sobre la poca vigilancia de la Compañía del Norte después del choque ocurrido en el túnel de Torrelodones **(16/08/1884)**:

*...“Mucho se sigue hablando del descuido de la Compañía del ferrocarril del Norte, que después del choque ocurrido en el túnel de Torrelodones por la poca vigilancia de los empleados, ha permitido que muchos de los viajeros detenidos en la estación del Escorial continuasen allí veinte horas sin poder regresar a Madrid, a pesar de la poca distancia que nos separa*

*de dicho punto”...*

En el **ABC (23-10-1897)** podemos leer una noticia curiosa sobre **la visita del rey de Siam** (hoy Tailandia) a El Escorial, que en su regreso a Madrid se detuvo en Torrelodones para conocer al famoso torero Salvador Sánchez “Frascuero”.



Chulalongkorn Rey de Siam  
1897. ABC.

*...”**Chulalongkorn rey de Siam**, (hoy Tailandia) se detuvo en Torrelodones». La noticia fue recogida en varios periódicos. El **ABC** relata que «al regreso a Madrid de su visita a El Escorial, el tren paró en Torrelodones, donde Frascuelo, se acercó a saludar al monarca, y le dijeron que Salvador Sánchez era un gran torero y también le describen el desarrollo de las corridas de toros, con estas explicaciones, al rey le entraron ganas de presenciar una»...*

A principios de siglo ya había individuos que al paso del tren lanzaban piedras y otros objetos contra los vagones, esto es lo que nos cuenta en una pequeña reseña **La Vanguardia Española (7 de agosto de 1903)**:

*...”**Salvajada** En el Gobierno civil se recibió una comunicación dando cuenta que el día 1º de los corrientes, al pasar el tren por Torrelodones, procedente de Irún, fue arrojada contra uno de los coches una barra de hierro que hirió a una viajera. Se ignora quien es el autor de la salvajada”...*



Los domingos, sobre todo en verano, era normal salir de Madrid para disfrutar de un día o dos en la sierra; para eso utilizaban los trenes especiales hacia El Escorial, Cercedilla, San Rafael y otros pueblos cercanos. Lo normal es que esos trenes estuvieran llenos de viajeros, como sardinas en lata, y a veces las locomotoras no podían con tanto peso. En esos casos se solía enganchar otra locomotora, pero otras veces no, y esto es lo que paso el **17 de julio de 1906 (ABC)**:

*...**"Tumulto en Torrelodones**.-Uno de dichos trenes, que llevaba 24 vagones atestados materialmente de viajeros, tuvo que detener su marcha dentro ya del túnel próximo a Torrelodones, porque la máquina no podía arrastrar el enorme peso que arrastraba, circunstancia que hizo notar oportunamente el maquinista en una de las estaciones del trayecto recorrido para que enganchasen otra locomotora más.*

*Y como esto no se hizo, el tren se detuvo dentro del túnel, teniendo que retroceder hasta la **estación de Torrelodones**, en la cual se produjo un tumulto grande.*



Estación Ferrocarril  
Torrelodones 1989. Círculo  
Madrileño Ferroviario.

*Los viajeros, indignados aseguraron que quemarían el tren, y asimismo, colocaron un enorme árbol cortado y una carreta cargada de maderas en la vía descendente para interceptar el paso hacia Madrid"..."las autoridades y los empleados de la estación pudieron evitar los aparentes propósitos, y todo*

*quedó en que fueron hechos trizas los cristales de la mayoría de los coches del tren”...*

A veces por las prisas, por los despistes de los empleados de la línea, o por defecto del material, ocurrían accidentes con frecuencia; y como Torrelodones se encuentra algo elevado, era más o menos normal que los siniestros ocurrieran aquí. **La Vanguardia Española** nos relata uno ocurrido el **18 de julio de 1906**:

*...“El tren número 1002, que tenía que llegar a Madrid a la una de la madrugada, salió de Torrelodones, por defecto tal vez del material se cortó el tren por la parte de la cola.*

*El maquinista no se dio cuenta de lo ocurrido y el resto del tren retrocedió por la pendiente que allí tenía la vía, adquiriendo gran velocidad los vagones desprendidos, no obstante los esfuerzos que hicieron el guardafrenos y los mozos que iban en la cola del tren.*

*Los vagones chocaron con material que encontraron al paso y descarrilo la cola del tren”...“fueron arrojados fuera de los vagones los que iban en ellos resultando muerto el jefe del tren y seis heridos (el guardafrenos y cinco mozos, uno de ellos grave)”...*

Muchas de las noticias recogidas para este artículo transcurren en verano, que es cuando la gente tiene ganas de viajar trayendo sus mejores joyas. Claro que facturarlas en el tren era algo arriesgado y a veces se producían robos como este que nos cuenta el **(ABC) 24 agosto 1906**:

**...“Robo de alhajas en el tren.**- En el tren correo nº 12 procedente de Irún, venía facturada a nombre del joyero Sr. Ansorena, una caja conteniendo objetos de plata valorados en 4.000 pesetas. En Medina del Campo hicieron los empleados del Tren la requisa, encontrando los vagones sin ninguna anomalía; pero al llegar a Torrelodones y hacer una nueva requisa, vieron roto el candado de la puerta de un vagón de

*mercancías, y practicando un reconocimiento observaron que la indicada caja había desaparecido. Al llegar a Madrid, se puso el hecho en conocimiento de la autoridad, que comenzó la instrucción de las oportunas diligencias”...*



Estación y caseta. Círculo Madrileño Ferroviario.

En la guía para los viajeros de **1912-13. Caminos de Hierro del Norte de España. Excursiones a San Rafael. Cercedilla, Torrelodones** etc. se anunciaba que se podían comprar billetes de ida y vuelta con descuentos para niños y militares:

*...“Viajes de recreo con billetes de ida y vuelta a precios reducidos a las estaciones indicadas y viceversa. Todos los domingos y festivos podrán utilizarse la víspera y el día después. Sólo equipaje que lleve el pasajero a mano. Más reducido para los niños de 3 a 6 años, militares y marinos. Tarifas también para la temporada de verano”...**Archivo municipal de Torrelodones.***

**El Marques de Alhucemas** comunicaba que el **domingo 9 de diciembre de 1917** utilizaría el tren para ir a su finca de Torrelodones, para dar ejemplo sobre restricciones de gasolina:

*...“porque no quiere consumir gasolina, ni en el automóvil oficial ni en el particular, más que por casos indispensables”...“para dar un ejemplo de respeto a la disposición sobre restricciones del consumo de la gasolina”...**La Vanguardia Española (9/12/1917).***

A finales de año de 1919 hubo un choque de trenes por un despiste humano, aunque solo hubo desgracias materiales:

*...**"Choque en Torrelodones**– En la estación de Torrelodones, chocaron un tren mixto y otro de mercancías. Según parece el maquinista del mixto no vio a tiempo las señales que le hacían en la mencionada estación. Las locomotoras y parte del material sufrieron importantes destrozos"...29/12/1919.*

A veces las imprudencias son malas consejeras. Sucedió que tres jóvenes después de presenciar unas carreras del circuito de Guadarrama no tuvieron otra mejor idea para regresar a Madrid, que subirse al techo de un vagón del tren y claro...

*...**"Al llegar a un túnel cerca de Torrelodones, fueron empujados por el techo del túnel cayendo a la vía. Varios viajeros que se dieron cuenta de la desgracia, hicieron funcionar los aparatos de alarma. Detúvose el tren, acudieron en su auxilio varios pasajeros, y viendo que los tres sufrían lesiones graves. En el mismo tren fueron trasladados a Madrid"...**La Vanguardia Española (10/07/1923).*



Caseta de las palancas.  
Círculo Madrileño  
Ferroviario.

Otro accidente ferroviario –pero con solo un herido leve– ocurrió cerca de la estación de Torrelodones y

*...**"a consecuencia del descarrilamiento de un convoy de mercancías resulto con heridas en el pie y en la región***

*parietal izquierda un mozo de tren"... **La Vanguardia Española (23/11/1927)**.*

**En 1928** se propuso el primer **Plan de Electrificación** para las líneas españolas, recomendando el empleo de la corriente continua a alta tensión (1.500 o 3.000 voltios). En este primer periodo se inició la electrificación de Madrid a Ávila y Segovia, continuada en 1940 por la Compañía caminos de hierro del Norte de España.

### **Los Ferrocarriles en España 1848-1958**

Parece ser que era bastante habitual entre los jóvenes de la época viajar subidos al techo de los vagones del tren, bien por ahorrarse el dinero del billete, bien por una apuesta o por cualquier otro motivo. El caso es que 15 años después del accidente reseñado de tres jóvenes heridos por viajar en el techo de un vagón, volvemos a ver la misma noticia con final de un muerto, como relata el artículo de **La Vanguardia Española (19/06/1934)**:

*..."**Joven muerto en el techo de un vagón**.- el suceso ocurrió entre las estaciones de Torrelodones y Las Matas, en el techo de uno de los vagones del tren ligero de Segovia, venían varios muchachos que habían pasado el día en la sierra. Uno de ellos no se dio cuenta de que llegaba a un puente que existe entre las dos estaciones mencionadas, y chocó contra el pretil destrozándose la cabeza"...*

En la conferencia **"RESTOS DE LA GUERRA CIVIL EN TORRELODONES: REFUGIOS Y FORTIFICACIONES"** que se celebró en la Casa de Cultura de Torrelodones en 2017 siendo el ponente Pablo Schnell Quiertant; se comentó la existencia de un tren blindado en Torrelodones:

*..."Durante la Guerra Civil **(1936-1939)** hablando del tren blindado de Torrelodones, el ponente nos comenta que tenía su base en las Matas, y solo se podía mover entre Galapagar y Las Matas, pues la vía estaba cortada en ambas direcciones. **Su***

**garaje era el túnel de El Gasco, donde estaba más protegido”...**



Recorte prensa (La Vanguardia 1944)

El periódico de **La Vanguardia Española (27 de abril 1944)** recoge con grandes titulares: “El Caudillo inaugura la línea férrea electrificada Madrid- El Escorial-Cercedilla”; y comenta que:

*...“el tren se hallaba engalanado con guirnaldas de flores y banderas nacionales y del movimiento”...“formado por automotores eléctricos”... “que pueden alcanzar una velocidad de cien kilómetros hora”...“A las 10’35 el convoy se puso en marcha. En todos los pueblos del trayecto Pozuelo”...“Torrelodones, Galapagar”...“el personal de las estaciones saludaba el paso del tren brazo en alto y bandas de música interpretaban el Himno Nacional”...*

Ya en **1946** se formaban largas colas en las estaciones ante las ventanillas para sacar **el billete de tren** y eso suponía una gran incomodidad para los viajeros. Por eso R.E.N.F.E. inicia como prueba piloto la venta de tacos de diez billetes para servicios de cercanías en dos líneas: Barcelona-Tarrasa y Madrid-Torrelodones.

*...“iniciando por vía de ensayo a partir del día 15 de los*

*corrientes, la expedición de tacos de diez billetes de ida o de ida y regreso, utilizados únicamente en tercera clase y servicios de cercanías”...*

*...”de momento solo de Madrid a Torrelodones y de Barcelona a Tarrasa y una vez conocidos los resultados se estudiará la forma de hacer extensiva a otros recorridos”...*

*...”evitar la incomodidad de formar cola”...”los referidos tacos pueden adquirirlos en taquilla en los momentos de menos aglomeración”... **La Vanguardia Española (28/08/1946).***

Como hemos comentado, el ABC en 1906 ya se hacía eco de lo atestados de viajeros que estaban los trenes que salían para la sierra madrileña. Cincuenta años más tarde, ante la avalancha de personas que se trasladaban a la sierra y esperaban hasta el límite de tiempo del día para regresar a sus casas; en un artículo de **La Vanguardia Española** el periodista después de relatar los agobios, las congestiones y los estrujamientos de los viajeros en tren, opta por recomendar los medios de transporte por carretera como solución a este problema:



Estación de Torrelodones.  
Círculo Madrileño  
Ferroviario.

*...”Los veraneantes de la sierra aprovechan hasta el límite el tiempo que sus quehaceres les deja libre. Van ansiosos de campo, sol y de aire libre. Es decir de salud y fortaleza”...*

...*"Estos trenes parten como se sabe, de las estaciones que comunican con el norte y noroeste. Los pueblos preferidos por este turismo a corto plazo son Pozuelo, Torrelodones, Los Molinos"*...*"Todo esto por lo que respecta a la ida relativamente fácil, pero la vuelta es algo dantesco por el deseo de los veraneantes de agotar al máximo su permanencia en la sierra"*...

...*"no vemos más salida para paliar la situación del turismo serrano que aumentar los medios de transporte por carretera dedicando a este trasiego todos los vehículos aptos para rodar"*...***La Vanguardia Española (21/07/1959).***

**El Diario de Navarra y La Vanguardia Española** se hacen eco de un grave suceso referente a un joven que viajaba en el tren asomado a la ventanilla y que resultó muerto al chocar su cabeza con el cemento al entrar **en el túnel de Torrelodones**.

*"...Torrelodones (Madrid). Un viajero de un tren que circulaba por la vía férrea Madrid-Salamanca resulto muerto al chocar su cabeza contra una de las paredes del túnel existente en el kilómetro 28.*

*La víctima, vecino de Madrid, viajaba junto a una de las ventanillas del tren e iba asomado por esta al exterior. Al no percatarse de que el tren entraba en un túnel, su cabeza choco contra uno de los muros de cemento, lo que le produjo la muerte"*...***01/07/1976.***

## **La caseta de palancas de Torrelodones**





Caseta de palancas. Círculo Madrileño Ferroviario.

La Compañía de los Caminos de Hierro del Norte de España construyó una infraestructura metálica que controlaba los mandos de paso a nivel y enclavamiento conocido popularmente como **la caseta de palancas**, que hoy ocupa un lugar privilegiado en el Museo del Ferrocarril como hangar de un tren en miniatura llamado Ferrocarril de Las Delicias.

*...”Esta elegante estructura metálica forma parte de un número sin determinar de casetas iguales, encargadas por la Compañía de los Caminos de Hierro del Norte de España en el último tercio del siglo XIX y solían situarse en bifurcaciones u otros puntos vinculados con el control de tráfico ferroviario. Fue instalada por RENFE aproximadamente en 1946 para albergar los mandos de paso a nivel y enclavamiento y desconocemos la procedencia y uso para los que, en origen, la encargara la Compañía del Norte. Lo cierto es que por sus técnicas constructivas y ornamentación, corresponde a la etapa en la que se ha estimado su antigüedad.”... Círculo Madrileño Ferroviario.*



Estación Torrelodones 2012.  
Fernando Villaverde.

La estación actual tiene muy poco que ver con la original. En **1999** fue completamente renovada, reformándose en su totalidad. Teniendo que ser ampliada, aunque parte de su estructura quedo

integrada en el vestíbulo, se tuvo que excavar para hacer un paso subterráneo que cruzara las vías; y para facilitar su acceso se instaló un ascensor. También se colocaron marquesinas en sus andenes.

**Fernando Villaverde Martín**

## **DOCUMENTACION UTILIZADA**

La mayoría de los documentos utilizados en este escrito forman parte de diferentes periódicos de la época (**ABC, Diario de Navarra, El Estandarte, El Pensamiento Español, La España, La Vanguardia Española**) del **Archivo Municipal de Torrelodones**, y de páginas web consultadas en Internet.

- **[www.spanishrailway.com](http://www.spanishrailway.com)**
- **<https://www.mitma.es/>**
- **Libro** Torrelodones ayer y hoy, Excmo. Ayuntamiento de Torrelodones 2000.
- **Libro** Los Ferrocarriles en España 1848-1958.
- **Guías de viajeros** AGUILAR, Julián. El consultor del viajero la mejor guía para los que viajan 1880.
- **La guía para los viajeros de 1912-13**. Caminos de Hierro del Norte de España. Excursiones a San Rafael, Cercedilla, Torrelodones.
- **Conferencia** “Restos de la Guerra Civil en Torrelodones: Refugios y Fortificaciones”. Ponente: Pablo Schnell Quiertant (03/11/2017).

## **Fotografías**

1. Estación Ferrocarril Torrelodones 1920. Gentileza Susana Garralda.
2. Cartel Caminos de Hierro del Norte de España 1916 125 años de ferrocarril en Los Molinos (1888-2013)

Sergio Velasco Gigorro.

3. Túnel de Torrelodones 1920. Gentileza Susana Garralda.
4. **Locomotora de la Compañía del norte 1865**  
**[www.spanishrailway.com](http://www.spanishrailway.com)**
5. Sello de correos (locomotora norte 1861)
6. Estación Torrelodones 1910
7. Estación de Torrelodones 1926
8. Locomotora Compañía del Norte 1909 (**Archivo José Luis Pajares**)
9. Chulalongkorn rey Siam 1897 (ABC)
10. Estación Ferrocarril Torrelodones 1989 (Círculo Madrileño Ferroviario)
11. Estación y caseta (Círculo Madrileño Ferroviario)
12. Caseta de las palancas (Círculo Madrileño Ferroviario)
13. Recorte prensa (La Vanguardia 1944)
14. Estación de Torrelodones (Círculo Madrileño Ferroviario)
15. Caseta de palancas (Círculo Madrileño Ferroviario)
16. Estación Torrelodones 2012 (Fernando Villaverde)