

# VISITAS GUIADAS CON LA IMAGINACIÓN Y LA MEMORIA

## COLLADO VILLALBA, SUS MUJERES Y EL DESARROLLO DEL FERROCARRIL



### VILLALBA ESTACIÓN

#### OBJETIVOS

---

- Comprender el entorno urbano y el crecimiento local relacionado con el desarrollo del ferrocarril.
- Conocer la situación de la mujer a lo largo de la historia cotidiana de Villalba desde finales del s. XIX hasta la actualidad.
- Resaltar mujeres destacadas de nuestra ciudad a lo largo del S. XX: doña Milagros Moreno (Malvaloca), Tía Serafina (Escuela), La Filo ( puesto de chuches) y doña Teodora (animadora local).
- Hacer reflexionar sobre la influencia de la mujer en el desarrollo del municipio y generar inquietud para la participación.

#### JUSTIFICACIÓN

---

Tradicionalmente, ha existido un sesgo de género en la utilización de los espacios público y privado por parte de hombres y mujeres y una consiguiente valoración desigual de las actividades que se desarrollan en un espacio y en otro (Amorós, 1991, Valcárcel, 1997). El espacio público, hegemonícamente ocupado por los hombres, tiene más prestigio y más reconocimiento y el espacio privado y las actividades desarrolladas por las mujeres tienden a estar desvalorizadas e invisibilizadas, incluidos los hechos históricos que pueden llegar a protagonizar las mujeres en el espacio público.

Cuando las mujeres empiezan a ocupar el espacio público, principalmente a través del acceso al trabajo remunerado, se dedican a profesiones que significan una prolongación del rol de género asignado a ellas en el ámbito doméstico. Así, tradicionalmente encargadas de la alimentación de la familia, la atención a dependientes, a menores, se emplean como profesoras, enfermeras y cocineras. La incorporación de las mujeres al espacio público ha sido gradual y aun hoy existe un imaginario en el que el urbanismo y todo lo relacionado con la organización de los espacios públicos parecen pertenecer a los hombres y las mujeres nos sentimos poco legitimadas a participar.

La primera mujer licenciada en arquitectura en España se graduó en 1936. Resulta sorprendente darse cuenta de que todo lo construido hasta entonces fue ideado y pensado por hombres. Sin embargo, la experiencia nos demuestra que cuando las mujeres diseñan y planifican espacios públicos, suelen priorizar las necesidades y atender a las actividades que se van a desarrollar en el espacio que están diseñando, de forma que toda la población usuaria de la obra se verá beneficiada. A diferencia de muchos de sus compañeros varones de profesión, estos criterios suelen priorizarse sobre los puramente estéticos. Más aún, la arquitectura y el urbanismo feministas tienen como premisa poner la vida y los cuidados, mayoritariamente al cargo de las mujeres, en el centro de sus proyectos y, por ejemplo, suelen tener en cuenta los trayectos no lineales casa-trabajo, con itinerarios más complejos que incluyen colegios y establecimientos comerciales, fomentan el transporte

# VISITAS GUIADAS CON LA IMAGINACIÓN Y LA MEMORIA

## COLLADO VILLALBA, SUS MUJERES Y EL DESARROLLO DEL FERROCARRIL



### VILLALBA ESTACIÓN

público, que en su gran mayoría suelen utilizar las mujeres, y amplían los espacios utilizados como lugares de reunión y socialización.

Por otra parte, entender los contextos sociopolíticos que favorecen o dificultan la emancipación de las mujeres, nos da claves de qué circunstancias facilitan la ocupación de los espacios públicos por parte de las mujeres. Por ejemplo, los conflictos bélicos, las épocas de emigración y otros contextos en los que los hombres se ven obligados a abandonar sus puestos y funciones habituales para que las mujeres los ocupen, facilitan la emancipación de las mujeres y su acceso al espacio público hasta entonces vedado. No es casual que fuera en 1919, recién finalizada la Primera Guerra Mundial, en la Villalba rural de entonces, con los límites entre espacio público y privado más desdibujados, cuando se produjo la mayor movilización social protagonizada por mujeres en la historia del municipio, que un frío 8 enero daría lugar a la tradicional **Fiesta de las Mujeres**. Recuperar este y otros acontecimientos históricos "silenciados" se hace necesario para dotar a las mujeres villalbinas de referentes para crear su propia genealogía y animarlas a participar en ámbitos y espacios públicos que les pertenecen, donde su contribución es fundamental.

### METODOLOGÍA

---

Teniendo como hilo conductor el desarrollo de Collado Villalba a raíz de la llegada del ferrocarril, iremos descubriendo Villalba a través de los lugares y edificios más emblemáticos de nuestra ciudad. Aprovecharemos esta oportunidad, para resaltar el papel de las mujeres de aquella época en el municipio y realzar las biografías de algunas mujeres que dejaron su impronta en el pueblo.

# VISITAS GUIADAS CON LA IMAGINACIÓN Y LA MEMORIA

## COLLADO VILLALBA, SUS MUJERES Y EL DESARROLLO DEL FERROCARRIL

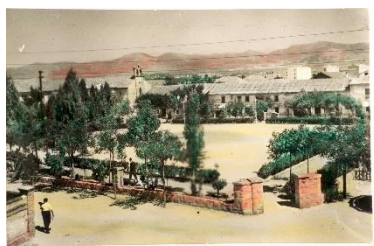


### VILLALBA ESTACIÓN

#### ITINERARIO:

##### 1. Plaza de la Estación y alrededores

---



Plaza de la Estación. Años sesenta.

Archivo Fotográfico Histórico Municipal.

A raíz de la llegada del ferrocarril a Collado Villalba en 1863, surgió un nuevo núcleo urbano llamado **Barrio de la Estación**. El desarrollo de este nuevo barrio se basaba en la exportación de granito, madera, carbón y ganado, ser centro de servicios y comercio de la comarca, y lugar de veraneo de las madrileñas y los madrileños de la capital.

La plaza de la Estación se convirtió en el lugar de encuentro y de paseo de los y las habitantes del Barrio y la chavalería veía pasar los trenes y las locomotoras.

El personal de la Compañía del Norte (brigadas de guardafrenos, jefatura de maquinistas, fogoneros, lampistas) residía cerca de la Estación.

Se empezó a dotar de servicios construyéndose una iglesia, una farmacia, una posada, la Cantina.

Durante muchas décadas la plaza de la Estación se mantuvo sin alumbrado, ni bancos ni vegetación. La última remodelación fue en 1991, manteniéndose algunos de los edificios testigos del origen del barrio, aunque las nuevas construcciones fueron sustituyendo a las antiguas debido a su dinamismo.

##### **Ermita de Santiago**



Ermita de Santiago. Años sesenta.

Archivo Fotográfico Municipal

A finales del s. XIX, principios del s. XX se construyó la Iglesia de Santiago en la Barriada de la Estación con la denominación Iglesia de la Santísima Trinidad. Muy cercana a la línea de ferrocarril, se edificó con el fin de cubrir la demanda espiritual de la creciente población surgida tras la llegada del tren. Asimismo, se levantó el “Puente de la Estación” con motivo del “Gran Circuito de Carreras de Guadarrama” que pasó por esta localidad en el año 1913.

# VISITAS GUIADAS CON LA IMAGINACIÓN Y LA MEMORIA

## COLLADO VILLALBA, SUS MUJERES Y EL DESARROLLO DEL FERROCARRIL



### VILLALBA ESTACIÓN

Durante la Guerra Civil la iglesia se convirtió en refugio de una brigada internacional, por lo que fue blanco de sucesivos bombardeos, quedando en estado ruinoso.

Tras su restauración, el templo se conforma con una nave única cubierta por arcos fajones ovoidales entre los que se disponen ventanas rectangulares. En su interior destaca el altar en forma de venera o concha de peregrino en alusión a la advocación de Santiago Apóstol Peregrino.

Más tarde, con la construcción de la nueva Iglesia de la Santísima Trinidad, la Iglesia pasó a ser llamada “Ermita de Santiago”.

#### Estación de Tren (1863-1996)

Se trata de una estación de 2º orden donde aparte de los andenes, el muelle de mercancías y una marquesina, entre otras instalaciones, existía un edificio para las personas que viajaban. Ésta era de tipología ferroviaria con dos plantas y dos alas en la parte baja. Dentro había un vestíbulo, despacho de billetes, depósito, sala de equipajes y la lampistería, sala de espera, despacho de la jefatura de la estación y del telégrafo y dependencia para objetos perdidos. La planta superior era la vivienda de la jefatura de la estación y habitaciones para factor, telegrafista y recaudador.

En 1996 dicha estación fue destruida y sustituida por la actual Estación de Tren.



**Antigua Estación de Tren. Años ochenta.**

#### Residencia “Julio García Matamoros”

Se trataba de un edificio situado donde está actualmente el colegio “Antonio Machado”. A dicha residencia venían chicas de todas las regiones de España a pasar unos días de descanso en turnos de 10 días.

# VISITAS GUIADAS CON LA IMAGINACIÓN Y LA MEMORIA

## COLLADO VILLALBA, SUS MUJERES Y EL DESARROLLO DEL FERROCARRIL



### VILLALBA ESTACIÓN



Residencia “Julio García Matamoros”. Fecha desconocida.

La estancia la organizaba “Educación y Descanso” para señoritas trabajadoras solteras, que pertenecían a la Delegación de Sindicatos. Se trataba de Aprendizizas de la Empresa Taller de Precisión, Nacional Textil y Real Fábrica de Tapices.

Según relata Camilo José Cela en su libro de viajes, por 6 pesetas al día las chicas podían leer, pasear, jugar al pin-pon o al baloncesto y bañarse en la piscina. Sólo estaban sujetas al horario de comidas y de dormir a media noche. Al final de la estancia hacían una exhibición de bailes regionales, romances y gimnasia.

Se cerró por insuficiencia de agua para servicios y piscina.

#### El Paraíso (1932-actualidad)



Centro Cultural El Paraíso. Años setenta.

Promovido por la sociedad “Centro Cultural Recreativo e Instructivo El Paraíso”, se trata de un salón polivalente del municipio, de titularidad privada, que fue construido en 1932 para albergar el “Teatro Paraíso”. Se utilizó para la representación de distintas obras de teatro hasta 1936. Después de los acontecimientos de estos tristes años, y estando destruida la iglesia de Santiago, fue utilizado como iglesia para albergar a la comunidad cristiana. Posteriormente se reabrió como cine y salón de baile y más tarde, en el año 1968, volvió a manos de la propiedad, socios y socias del CCRI “El Paraíso”.

Edificio de sobria construcción en piedra de granito blanco local. En el tratamiento de sus fachadas, en sillería de aparejo irregular, únicamente se enfatiza la fachada de la entrada principal, caracterizada por una triple puerta de acceso adintelada, sobre la que descansa un segundo cuerpo de triple ventanal en arcos de medio punto adovelados, y todo ello rematado por una redondeada cornisa en volutas de gran desarrollo.

## 2. Barrio de la Estación. Desarrollo Industrial. MADE.

La instalación de la estación revalorizó los terrenos circundantes, relativamente lejos del núcleo de población, convirtiéndose en punto de referencia para la expansión de la localidad. Entre el pueblo y la estación se estableció una vía de acceso, que en poco tiempo acabó convirtiéndose en espacio urbanizado, creándose un nuevo barrio, el Barrio de La Estación.

# VISITAS GUIADAS CON LA IMAGINACIÓN Y LA MEMORIA

## COLLADO VILLALBA, SUS MUJERES Y EL DESARROLLO DEL FERROCARRIL



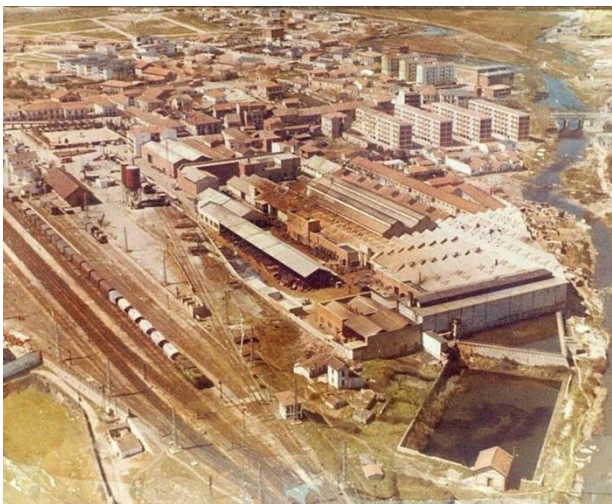
### VILLALBA ESTACIÓN

Este barrio representa el mayor cambio que experimentó nuestra población durante siglos. La Revolución Industrial dejará una huella permanente en la fisonomía de Collado Villalba

Con los años, el Barrio de la Estación se transformó en un barrio industrial y de servicios, debido a la instalación de las empresas MADE (Material Auxiliar de Electrificaciones), SEMI (Sociedad Española de Montajes Industriales), el Almacén de Cereales Cipriano Sevillano y un Molino Electro-harinero, convirtiéndose en la base económica y las raíces sociológicas del barrio.

De esta manera, Collado Villalba quedó diferenciado en dos zonas: el núcleo más urbano de Villalba-Estación y el núcleo más rural y residencial de Villalba-Pueblo.

#### MADE



Vista área de la Fábrica MADE. Años sesenta.

Archivo Fotográfico Municipal

MADE se fundó en 1940 por Julio González Valerio.

Esta empresa surgió por necesidad de las empresas SEMI, ABENGOA y GRANDES REDES ubicadas a ambos lados de la Estación de Villalba y

encargadas de realizar los trabajos de electrificación de las líneas de ferrocarril Madrid-Villalba- Segovia y Villalba-Ávila. Para ello necesitaban herrajes que las fraguas no entregaban a tiempo ni en las condiciones que se requerían. MADE (Material Auxiliar de Electrificaciones) se creó como taller para solucionar este problema.

En 1972, MADE, con 1082 personas, alcanza el mayor número de plantilla. En esta época casi la mitad de la población de Collado Villalba vivía de la Industria Metalúrgica. Llegaron a existir tres turnos y en cada cambio de turno de la jornada normal de oficinas y taller sonaba un “pito” que se reconocía por toda la ciudad. La fábrica funcionaba las 24 horas y siempre se oía el sonido al golpear el martillo pilón.

MADE fue importante en la configuración del Barrio de la Estación, ofreciendo viviendas para las personas trabajadoras y sus familias y Escuela de Aprendices, eso sí sólo para los chicos, hijos de las y los trabajadores. Además, prestaba servicio de urgencias con ATS, Economato y tenía su propio equipo de fútbol.

Los servicios eran ofertados de acuerdo a cómo estaba establecido el modelo familiar y social de la época. Se fomentaba el deporte pero desde el punto de vista masculino: en

# VISITAS GUIADAS CON LA IMAGINACIÓN Y LA MEMORIA

## COLLADO VILLALBA, SUS MUJERES Y EL DESARROLLO DEL FERROCARRIL



### VILLALBA ESTACIÓN

aquellas décadas era bastante frecuente que las empresas de cierto tamaño tuvieran su propio equipo de fútbol formado exclusivamente por sus trabajadores.

Después años de gran auge, llegó la década de los 80 en la que MADE pasó a ser propiedad de ENDESA, denominándose MADE Sistemas Eléctricos. Posteriormente se llamó FORJAS VILLALBA, perteneciente a ACENOR. Y desde el año 2000 pertenece a SIDENOR y se encuentra en el polígono P-29.

El traslado de las antiguas fábricas que existían junto a la Estación del tren al polígono industrial se debió a las nuevas necesidades de la población y el gran aumento de habitantes que ha tenido el municipio de Collado Villalba.

Como testigo del pasado ferroviario, se construyó una rotonda en sus inmediaciones, decorada con una antigua Grúa de Vapor (modelo GM-417).

#### Iglesia de la Santísima Trinidad

Debido al crecimiento de la población, la ermita de Santiago resultó insuficiente para atender al gran número de feligreses de la Barriada, por lo que fue necesario construir una nueva Iglesia, que pasaría a denominarse *Iglesia de la Santísima Trinidad*, localizada junto a la Plaza de la Estación, en los terrenos conocidos como MADE.

Fué proyectada en 1997 y realizada en hormigón pulido blanco. La forma cúbica del edificio contrasta fuertemente con el entorno. La nueva edificación es un ejercicio permanente de abstracciones, tanto en el diseño de sus volúmenes, el diseño interior y la iluminación natural cenital.

#### Fuente de la Reina

Debe su nombre, según la leyenda, a la costumbre de Isabel II de parar el tren (de La Granja y del Escorial) para beber en ella, puesto que su ubicación original era entre el río y el talud del ferrocarril. Remozada en 1940 por un vecino y trasladada en varias ocasiones, actualmente está fuera de uso decorando una rotonda frente a la estación de autobuses.

#### El puesto de” La Filo”



Puesto de golosinas de “La Filo”. Años cuarenta.

Foto cedida por Dolores Rico Lorenzo.

Archivo Fotográfico Histórico Municipal

A mediados del s. XX, “La Filo” era la propietaria de un puesto de chuches ubicado en la Calle Real cerca de la estación del Tren, concretamente donde se encontraba la antigua

# VISITAS GUIADAS CON LA IMAGINACIÓN Y LA MEMORIA

## COLLADO VILLALBA, SUS MUJERES Y EL DESARROLLO DEL FERROCARRIL



### VILLALBA ESTACIÓN

churrería. En el barrio de la Estación fue muy conocida, especialmente por las y los pequeños. Aunque no disponemos de más datos, podemos decir que fue una mujer emprendedora para aquella época.

### **3. El puente del ferrocarril y el puente sobre el río Guadarrama**

Dos de los puentes más emblemáticos de la ciudad.



Puente y vía del Tren del Berrocal. Años cincuenta. Archivo Fotográfico Histórico Municipal.

#### **Puente sobre el río Guadarrama**

Construido en 1873, antes de la última ampliación era más estrecho y sólo permitía el paso de coches. Junto a él estaba el puente metálico para el tren del Berrocal.

Por su volumen e impronta urbana podemos considerarlo el más relevante. Realizado en sillería pétreo, con dos arcos adovelados con piezas dentadas y arcos rebajados que descansan sobre un apoyo central prismático -a modo de tajamar- de gran desarrollo, con perfil semicilíndrico y remate en semicono.

#### **Puente del ferrocarril. Tren del Berrocal.**

El 30 de mayo de 1883 se inauguró la línea de tren desde las canteras de la Dehesa de Becerril hasta la Estación de Villalba. Se trataba de una línea férrea secundaria de vía estrecha.

La línea del Berrocal fue construida con la finalidad de dar salida a la producción de piedra de granito local, de la cantera “Berrocal” y otras canteras cercanas, una de las principales fuentes económicas de Collado Villalba durante años, con la que se construyó y adoquinó buena parte del centro de Madrid.

La piedra se utilizó para las obras de enlosado de las calles de la Montera, Puerta del Sol y calles adyacentes; así como a la rehabilitación del Banco de España, Puente de Segovia o Puente de Toledo, y en épocas anteriores para la construcción de El Monasterio de El Escorial.



# VISITAS GUIADAS CON LA IMAGINACIÓN Y LA MEMORIA

## COLLADO VILLALBA, SUS MUJERES Y EL DESARROLLO DEL FERROCARRIL



### VILLALBA ESTACIÓN

La sustitución de los adoquines por el asfalto en las calles de Madrid hizo que “El tren del Berrocal” perdiera su razón de ser, transportar granito, y que fuera cerrado en 1956.

Tras solicitar el levantamiento de las vías, su trazado dio lugar a la Calle Real, Plaza de España y a la Calle Camino del Berrocal. Años después el Ayuntamiento compró el puente a RENFE y lo trasladó 150 m. río abajo. Actualmente su uso es peatonal.

El puente del ferrocarril es un puente de hierro construido en 1883, quizá el mejor ejemplo de arquitectura industrial del s. XIX existente en Collado Villalba. Se trata de un puente de vigas metálicas, adintelado, y con cierre en celosía de rombos.

#### 4. Plaza de Los Belgas. Casa de la Cultura. Barrio de la Jabonería

El nombre de la Plaza se debe a la industria maderera que se instaló gracias la Sociedad Civil Belga, en 1921, tras 80 años desarrollando su actividad en los pinares de El Paular. El motivo de su nueva ubicación se debía al nudo de comunicaciones en que se convirtió Villalba, dada la proximidad del tren para enviar el material elaborado de forma ágil. De esta manera, podían explotar los pinares de Navacerrada, Cercedilla, Guadarrama y El Espinar.

La industria maderera instalada en Villalba constaba de:

- *Aserradero*, donde aserrador, afilador y ayudantes transformaban la madera.
- *Taller*, donde estaba personal de carpintería y tupistas para hacer perfiles y molduras y acudía el público.
- *Almacén*, donde se vendía al público general, con mozos y aprendices.
- *Oficinas*, donde se hacían las facturas, pedidos.
- *Casa del Guarda*, donde vivían las personas que vigilaban los edificios.

Entre las y los vecinos a la fábrica la llamaban “La Belga”.

Cabe destacar que los aprendices siempre eran niños, (las niñas no tenían cabida) que aprendían el oficio desde bien pequeños.

Hubo dos incendios en las instalaciones, uno en el *Aserradero*, en 1942, y otro en 1960 cuando ya no existía la Sociedad Belga y en su lugar se encontraba un Taller de Carpintería alquilado.



Sociedad Civil Belga en 1840

La industria maderera local fue decreciendo cuando, tras la Guerra Civil, se decidió que cada municipio transformara la madera que extrajera y en Villalba tuvieron que dedicarse a fabricar traviesas de ferrocarril durante un corto periodo. Finalmente, el Taller de Carpintería y el Almacén para el público general cerraron, entre otras razones, por falta de agua corriente y los hermanos Rodríguez Chamorro compraron la finca.

# VISITAS GUIADAS CON LA IMAGINACIÓN Y LA MEMORIA

## COLLADO VILLALBA, SUS MUJERES Y EL DESARROLLO DEL FERROCARRIL



### VILLALBA ESTACIÓN

#### El pino de María Pilar

Se trata del único pino que fue plantado por el padre de María Pilar Pascual, a la puerta de su casa, con la pretensión de que la niña, que vivió en Collado Villalba entre los dos y los catorce años, comiera los piñones. María Pilar forma parte de la generación de los niños de la guerra, y su padre fue el encargado de la Sociedad Civil Belga, que instaló la Fábrica de Maderas del pueblo.



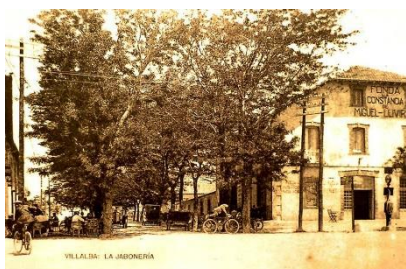
#### **5. Casa de la Cultura. Barrio de la Jabonería**

El edificio de la Casa de Cultura es el resultado de la rehabilitación de un antiguo complejo formado por tres construcciones contiguas: la Casa de la Jabonería, el Edificio de los Talleres y la Casa de la Carpintería, que se han integrado de forma unitaria para su nueva finalidad.

*La Casa de la Jabonería*, edificada en 1860, es un bloque rectangular construido en mampostería, posteriormente revocada con cuatro crujías, coronado con teja cerámica plana dispuesta en dos vertientes que se achaflan en las esquinas de la fachada principal. Posee dos alturas, semisótano y una cámara bajo la cubierta. Sobre los paramentos destacan los remates de los huecos en ladrillo visto al estilo neomudéjar (entre los que había balcones). Las esquinas están reforzadas con cadenas de sillería.

Se utilizó como fonda y restaurante (a principios del s. XX) y como centro escolar hasta que los nuevos centros educativos lo dejaron fuera de uso; posteriormente, los bajos de este edificio fueron usados durante algún tiempo como garaje de la empresa Auto-Res y más tarde caería en el más completo abandono.

A mediados de los 80 se acondicionaría para acoger las Aulas Culturales Municipales. Actualmente es la sede del teatro municipal y continúa albergando diversas aulas para realizar talleres y cursos.



**Casa de La Cultura. Barrio de la Jabonería. Años treinta**  
Archivo Fotográfico Municipal.

# VISITAS GUIADAS CON LA IMAGINACIÓN Y LA MEMORIA

## COLLADO VILLALBA, SUS MUJERES Y EL DESARROLLO DEL FERROCARRIL



### VILLALBA ESTACIÓN

#### 6. Casa del Guarda-agujas

---

La casa del Guarda-agujas o Guardabarreras y el Tren del Berrocal: itinerario y como se desarrolla el trazado urbano de la ciudad.

Era la Casilla nº1, ubicada junto al paso a nivel de la carretera de A Coruña, en la actualidad calle Camino del Berrocal. (foto 12: pag 87 Ferrocarril Villalba-EL Berrocal). Vivía el personal técnico y el paso se cerraba con puertas barreras.

Cuando la línea dejó de funcionar en 1956, las casillas como éstas se mantuvieron en buen estado de conservación y habitabilidad durante años posteriores. En concreto dicha casilla ha estado habitada hasta el 2005.

#### 7. Finca Malvaloca

---



**Finca Malvaloca en 2019**

En 1910, *Doña Milagros Moreno Domínguez*, que llevaba una vida muy ajetreada y licenciosa en la capital, pues regentaba varios prostíbulos, adquiere un terreno en el centro de Collado Villalba para construir una casa para su descanso, a la que le puso como nombre “Malvaloca” (se dice que este nombre tiene relación directa con la obra de los hermanos Álvarez Quintero, fechada en 1912). Finca acorde con los tiempos compuesta por un pequeño palacete con habitaciones muy singulares y grandes jardines por los que la citada señora acostumbraba a pasear.

#### **Doña Milagros**

Doña Milagros fue una mujer emprendedora que debido a la regencia de varios prostíbulos en Madrid poseía muy buenas influencias y favores de la corte de la época. No se sabe si en esta residencia de recreo practicaba el oficio de madame, pero lo que si es cierto es que en Villalba pasaba largas temporadas.

Falleció en el anonimato a los 88 años de edad y está enterrada en el cementerio parroquial del Parque de La Coruña.

# VISITAS GUIADAS CON LA IMAGINACIÓN Y LA MEMORIA

## COLLADO VILLALBA, SUS MUJERES Y EL DESARROLLO DEL FERROCARRIL



### VILLALBA ESTACIÓN

#### BIBLIOGRAFÍA

- Aguado Martín, Javier. El ferrocarril Villalba-Berrocal. Ed. Monografías del ferrocarril/20. Barcelona, 2005.
- Amorós, C. (1994): «Espacio público, espacio privado y definiciones ideológicas de “lo masculino” y “lo femenino”», en C. Amorós, Feminismo, igualdad y diferencia, México, DF: UNAM
- En la Memoria de Collado Villalba Ed: Ayuntamiento de Collado Villalba, Madrid 2007.
- Plan Especial de Protección del Casco Antiguo de Collado Villalba. Tomo I Memoria General: Información, Diagnóstico, Ordenación y Propuestas. Arquitectura. Urbanismo Cooperación. S.L. Enero 2002
- Vacas Rodríguez, Luis Antonio. Cosas de mi pueblo Ed: Ayuntamiento de Collado Villalba. Madrid, 1996.
- Valcárcel, A. (1997): La política de las mujeres, Madrid: Cátedra.

**CONCEJALÍAS DE MEDIO AMBIENTE Y MUJER**  
**Virginia Sotelo (UGT Mayores)**