

Efímero pero providencial

JULIA SOLA LANDERO

El ferrocarril Madrid-Almorox, más conocido como el tren de la Playa, del Guadarrama o del Tiétar, tuvo una vida breve y agitada, alumbró grandes ilusiones y dejó por el camino numerosos proyectos de expansión que no llegaron a buen puerto. Su máximo apogeo coincidió con los años de posguerra, en los que jugó un papel providencial en un Madrid desabastecido. De su turbulenta existencia queda hoy un tramo convertido en la Vía Verde del Guadarrama, que abarca 14 kilómetros entre Móstoles y Navalcarnero.

Este año se cumplen 125 años de la inauguración del primer tramo de aquel ferrocarril, correspondientes a 31 kilómetros entre Madrid y Navalcarnero. La idea de crear la línea Madrid-Almorox surgió en Bruselas donde, con capital belga, se fundó la compañía Ferrocarril de Madrid a Villa del Prado (MNV). El objetivo era conectar la capital y las fértiles comarcas agrícolas próximas a los ríos Guadarrama y Alberche, al sur y oeste de la región, y que quedaban fuera de las rutas comerciales que cubrían los ferrocarriles del Norte y de Madrid-Zaragoza-Alicante (MZA).

Desde el inicio de su andadura, la línea pasó por numeroso altibajos y polémicas que finalmente ocasionaron su declive: Guerra Civil, disputas entre directivos e inversores, dudosa gestión y administración de la empresa, derrumbes de estructuras, desafortunada ubicación de la estación término en Madrid, o sus carísimas tarifas, que azuzaron la competencia del transporte por carretera.

Pese a este cúmulo de problemas, que lo abocó a una existencia lánguida y de orden menor, el ferrocarril Madrid-Almorox vivió momentos de apogeo y jugó un papel providencial en los años 40, cuando abasteció de productos básicos a la capital durante la posguerra española. Fue después de su reapertura tras la contienda,

con sus estructuras dañadas y las estaciones en ruina, cuando la línea vivió un periodo de máxima actividad. En aquellos años de extrema penuria el tren vino a paliar el desabastecimiento de una ciudad cuyas comunicaciones, con carreteras dañadas y sin apenas vehículos ni combustible, eran prácticamente inexistentes. Los convoyes acarrearón al Madrid de la postguerra frutas y verduras de las huertas en las vegas ribereñas, aceites, jabones, legumbres y harinas de Navalcarnero, vinos, almendras y hortalizas de Mérida, materiales de construcción de Cadalso de los Vidrios, y madera y piñones de la sierra de Gredos. En sentido contrario, fueron muchos los madrileños que viajaban hacia las vegas en busca de provisiones. Tanto, que el tráfico de viajeros aumentó durante aquellos años en cerca de un 40%. Tal fue el auge durante aquella década de escasez, que se llegó a despachar más de un millón de billetes al año, con tan solo una circulación de ida y vuelta.

Vocación de futuro

La línea nació con vocación de crecer. En solo diez años cumplió su primer objetivo: tras la inauguración del primer tramo Madrid-Navalcarnero —el 31 de agosto de 1891—, el tren llegó a la localidad toledana de Almorox en 1901. A partir de ahí la compañía proyectaba cons-

truir ramales hacia el valle del Tiétar, Plasencia o la provincia de Salamanca, y conectar con la red de ancho nacional mediante la construcción de un tramo hasta Talavera de la Reina, en donde enlazaría con la línea del Madrid, Cáceres y Portugal (MCP), pero esta conexión no fue posible: esta última compañía se adelantó y consiguió la concesión en 1908. Y a pesar de que tal concesión nunca se ejecutó, cerró el paso a la línea de MNV para expansionarse. Y el desafortunado ferrocarril de la playa, que nació en un arrabal de Madrid incomunicado e inhóspito, se quedó con un final de línea situado en una localidad con menos de 3.000 habitantes y una economía basada en el sector primario.

Tampoco fructificaron dos concesiones que no se llegaron a ejecutar: los tramos entre Rincón y Sotillo de la Adrada, concedido en 1894, y entre La Puebla de Montalbán y Navalcarnero, concedido en 1907. Con respecto a los proyectados ramales hacia Plasencia, Salamanca y el valle del Tiétar, tampoco llegaron a ver la luz, salvo este último y de forma parcial. El ramal hasta San Martín de Valdeiglesias partía de la localidad madrileña de Villamanta, a orillas del río Alberche, por Aldea del Fresno hasta el valle del Tiétar, en Ávila. Los trabajos de este ramal se iniciaron en los años veinte y ya se encontraban muy avanzados, con la explanación prácticamente ejecutada, el túnel de la Venta del Cojo perforado en parte y los edificios de las estaciones levantados. Para celebrar la buena marcha de las obras, en 1934 se transportó por carretera un tren hasta San Martín de Valdeiglesias y se inauguró oficialmente un tramo de 7,5 km hasta Pelayos de la Presa. Pero la Guerra Civil truncó las obras, que ya nunca se retomaron. Y aquel tren inaugural fue el único que circuló por la línea, hoy convertida en parte en la Vía Verde del Alberche, cuyos 14 kilómetros discurren entre San Martín de Valdeiglesias y la presa de Picadas.

Material móvil

Según el último inventario de material realizado en 1963, el ferrocarril Madrid-Almorox contaba con 41 locomotoras, aunque solo 10 de ellas estaban en servicio, y 195 vagones, de los cuales 97 estaban operativos. En los primeros años de funcionamiento, durante la época del vapor, se utilizaron locomotoras del tipo 031T traídas en 1934, procedentes del ferrocarril de Fuengirola. En 1953 se adquirieron locomotoras construidas por la Maquinista Terrestre y Marítima de Barcelona para el ferrocarril Vasco-Navarro. Estas fueron las últimas locomotoras de vapor que prestaron servicio en la línea.

Fue a partir de 1957 cuando comenzaron a sustituirse las locomotoras de vapor por la tracción diesel. Aquella etapa comenzó con dos automotores MAN procedentes del clausurado ferrocarril Ceuta-Tetuán, que terminarían sus días, cuando se cerró la línea, en el depósito de Balmaseda (Vizcaya), donde se convirtieron en furgones remolcados. En los años 60 también circularon dos locomotoras de transmisión hidráulica Batignolles, una Creusot diesel-eléctrica y cuatro automotores diesel Ferrostahl, construidos en Alemania (uno de los cuales procedía de la línea Olot-Girona), dos automotores modelo Billard (Francia) y un automotor Zaragoza, fabricado por Carde y Escoriaza, procedente de la línea del Tajuña.

Gestión discutida

No fueron aquellos, ni mucho menos, los únicos avatares que sufrió la línea. Antes de inaugurarse, la compañía y la Inspección General de Artillería e Ingenieros firmaron un convenio —el 2 de abril de 1891— para explotar la línea. Se trataba de que los militares realizaran prácticas reales en el medio ferroviario. A cambio, la compañía ahorra gastos de explotación. El acuerdo establecía en la estación de Goya el taller de reparaciones y un depósito para seis locomotoras que hacían cuatro viajes por sentido. Sin embargo aquel beneficioso acuerdo duró bien poco, porque el ejército, ante la desastrosa gestión económica de la compañía, rescindió el contrato, lo que supuso que, al llevar a cabo los servicios que prestaba, aumentarían los costes de explotación.

Aquel contratamiento dio paso a una etapa en la que se agudizaron las tensiones internas de la empresa, provocadas en buena medida, por el gasto inasumible de la elevadísima nómina de los directivos: en total 21 altos cargos entre Bruselas y Madrid, para una explotación de 74 kilómetros. Ese y otros despropósitos llevaron al cese del primer director, que fue sustituido por el capitán de ingenieros Manuel Ruiz Monlleó en 1894. La nueva dirección consiguió que entre 1895 y 1902 mejoraran los resultados, aunque las infraestructuras se deterioraron a ojos vistas, hasta el punto de que en febrero de 1902 se derrumbaron dos puentes entre Villa del Prado y Almorox, y hubo que suspender el tráfico hasta mediados de diciembre de ese año.

Estación Goya

A la evidente carencia de infraestructuras se le sumaba la pésima ubicación de la estación término: la línea tenía su cabecera en un arrabal situado a orillas del Manzanares, (hoy calle Saavedra Fajardo) en las proximidades de la Quinta del Sordo —de ahí que se la llamara Estación Goya—. Proyectada por el ingeniero Fernando María de Castro, la estación cumplía con las necesidades básicas: contaba con una zona de viajeros con casi 500 m² de superficie, cochera de carruajes, dos muelles, talleres de servicio, talleres de tracción, una cochera anular y seis fosos para limpieza de las locomotoras. Sin embargo, estaba apartada del centro de la ciudad y sin conexión con otras líneas y mercados de abastos, por lo que su enclave, convertido en un barrial cuando llovía, pronto se manifestó como lugar inadecuado.

La situación trató de paliarse mediante un proyecto de enlace de la estación con la red de vía ancha y con otras vías de acceso a los mercados centrales de la capital. Se pensó en construir una estación en la plaza de España para mejorar el acceso de los viajeros al cen-

tro de la capital, construyendo un viaducto sobre el Manzanares y prolongando la línea hasta la plaza de España por el paseo de los Melancólicos y la Cuesta de San Vicente. Pero éste, como otros tantos proyectos de mejora, nunca llegó a realizarse y aquella fue sin duda una de las claves del imparable declive de la línea.

Paralelamente, las disputas internas y los problemas económicos de la compañía belga agravados por la I Guerra Mundial, no amainaron y después de años de conflictos, el Banco Urquijo compró la línea en 1921 con idea de mejorar sus instalaciones y prolongarla a Plasencia. Y este sería el último y breve periodo de titularidad privada, porque cuando el Directorio Militar decidió acometer el proyecto de prolongación de la línea hasta San Martín de Valdeiglesias y Arenas de San Pedro para alcanzar la línea de Madrid-Cáceres-Portugal, el gobierno de Primo de Rivera decretó su adquisición y rescató las concesiones en 1930. Ese año la línea pasó a manos de la Jefatura de Explotación de Ferrocarriles del Estado hasta la creación de FEVE en 1965.

.\ Cierre

Pero como ha sucedido con multitud de vías férreas, cerca ya de la década de los años 60, la línea entró en un declive sin marcha atrás por el auge de tráfico que absorbía la carretera de Extremadura y la subida de las tarifas. Tampoco ayudó mucho la deficiencia de las infraestructuras, a pesar de que desde años atrás se había intentado reflotar la línea; primero con la renovación del material rodante y después, ya durante los años 60, con la construcción de la estación de Empalme para facilitar el transbordo con el Suburbano y actual línea 10 del Metro de Madrid.

Durante varios años jugó un papel secundario transportando mercancías —sobre todo productos para la construcción— y viajeros con destino especialmente a las instalaciones militares de Campamento y Cuatro Vientos. Y los fines de semana llevaba, entre pinos, olivos y encinas, a los madrileños que iban a bañarse en las riberas del Alberche, Tiétar o Guadarrama.

Vía Verde del Guadarrama

La Vía Verde del Guadarrama es una de las cuatro que hay en la Comunidad de Madrid, junto con la del Alberche, la del Tajuña y la del Tren de los 40 Días, que suman 90 kilómetros en total.

La ruta transcurre casi íntegramente por tierra sin acondicionar. Comienza en el parque natural El Soto, en Móstoles, pasa por el parque regional del Curso Medio del Río Guadarrama, atraviesa bosques de coníferas, dehesas de encinas, campos de cultivo, viñedos y riberas fluviales, y llega hasta la plaza de Segovia de Navalcarnero.

Transcurre por distintas vías asfaltadas, pistas de tierra y caminos de balasto usado para asentar y sujetar las traviesas de los tendidos ferroviarios, vestigio indudable de su origen ferroviario. Vestigios también de la antigua vía férrea, son la estación de Guadarrama y el puente de Hierro de Móstoles, levantado para salvar el cauce del Guadarrama.

Ficha técnica

Localización: entre Móstoles y el puente sobre el río Guadarrama. Madrid.

Longitud: 4,5 km. Es posible continuar 12 km más hasta Navalcarnero por el antiguo trazado ferroviario (sin acondicionar y sin señalización).

Usuarios: senderistas, ciclistas y personas con movilidad reducida.

Tipo de firme: asfalto

Medio Natural: tierras de cultivo, riberas fluviales, parque regional del Curso Medio del Guadarrama.

Patrimonio cultural: iglesia de la Asunción (S.XV, en Móstoles).

Infraestructura: vía Verde. Dos puentes. Antigua estación del río Guadarrama.

Cómo llegar: en Móstoles: Cercanías Renfe, Línea C-5 y Autobuses Empresa Blas y Cía.

Conexiones: Madrid: 18 kilómetros hasta Móstoles.

En 1965, la situación se vuelve insostenible: el transporte por carretera se impone y el tráfico de mercancías es mínimo, por lo que se clausura el tramo más deficitario, entre Navalcarnero a Almorox y se enajenan los terrenos ocupados por la Estación de Goya. El tramo Madrid-Navalcarnero —32 Km— estuvo operativo hasta el 1 de julio de 1970. El cierre se vinculó con el comienzo de las obras de desdoblamiento y electrificación de las vías entre Madrid y Móstoles —2 Km—. Trabajos que terminaron en 1976 y que llevaron a la creación de actual línea C-5 de cercanías, que aprovechó el trazado de la línea partir de Cuatrovientos. ■