

LA TRAVESIA DEL GUADARRAMA (I)

EL DESAFIO

Texto y fotos:
MANOLO MARISTANY

LA sierra de Guadarrama —antiguamente llamada también la cordillera Carpeto-Vetónica— tiene una altura media aproximada de unos 2.000 metros, con picos que rozan los 2.500, como el Peñalara y el Almanzor. Prácticamente divide a España en dos mitades y separa las cuencas del Duero y del Tago. En su parte central el paso de una a otra vertiente se efectúa por dos puertos principales, el de Guadarrama, de 1.516 metros de altura, y el de Navacerrada, de 1.860. El primero fue acondicionado en el reinado de Fernando VII para el tránsito de las diligencias, y para conmemorar el acontecimiento se levantó un sencillo monumento de piedra consistente en un león sosteniendo dos globos con las garras, de ahí que se llamara puerto del León. En la actualidad, con la puesta en servicio del túnel de peaje que cruza por debajo, su importancia ha disminuido bastante porque la gente prefiere rascarse el bolsillo ahorrándose sus peligrosas revueltas al mismo tiempo que gasolina, tiempo y energía nerviosa.

Mr. Ross y las alturas de Guadarrama

La idea de unir ferroviariamente Madrid con el Norte de España se debe originariamente a los bilbaínos, que con los ojos de la imaginación veían a su famosa ría como el puerto de arribada de «los paquebotes de vapor salidos de Southampton y Falmouth que traerían en poco tiempo los despachos del Ministerio inglés a Bilbao, desde donde en pocas horas pasarían a Alicante para desde allí continuar a Malta y Alejandría». Como puede verse, imaginación y visión de futuro no faltaba a los bilbaínos de los años cuarenta del siglo pasado. Ni siquiera la sierra de Guadarrama, que se interponía entre ellos y Madrid, consiguió hacer mella en su entusiasmo.



Una doble tracción Diesel procedente de Salamanca, enfilando a toda marcha el túnel de La Cañada.



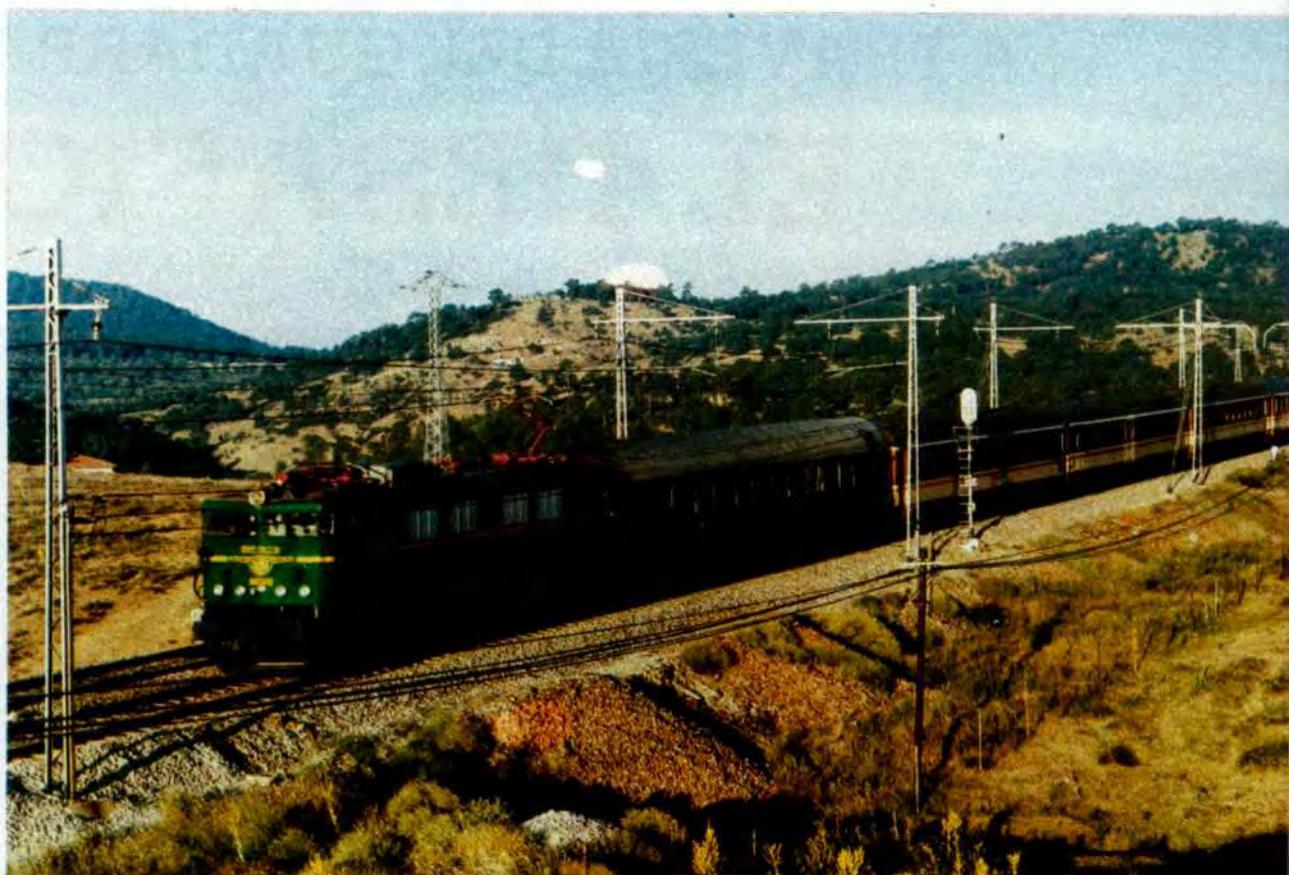
El «Rias Altas» La Coruña-Madrid, bajando el túnel de La Paradilla.

Con esta idea en la cabeza nombraron una comisión de estudios, reunieron 100.000 libras esterlinas e hicieron venir de Inglaterra al ingeniero Mr. Ross, antes citado. Cuando este caballero llega a España en 1846 todavía faltan ocho años para que Karl Ritter von Ghega construya el ferrocarril del Semmering en los Alpes, el primer ferrocarril de montaña del mundo, demostrando a propios y extraños que el tren, un invento pensado para la llanura, también puede subir montañas si se da el adecuado desarrollo a la línea, una posibilidad sobre la que albergaba serias dudas (si no franco excep-

LA TRAVESIA DEL GUADARRAMA (I)

ticismo) el mismo Stephenson, al que las autoridades austriacas habían consultado acerca de la viabilidad de este audaz proyecto. Las alturas de Guadarrama no son evidentemente los Alpes, pero para Mr. Ross, acostumbrado a las apacibles colinas de su Surrey natal, debieron de parecerle el mismísimo Himalaya. Cuando lo situaron delante de la sierra se quedó literalmente pasmado y tuvo que echar mano de todas sus reservas de tradicional flemma británica para recuperarse y mantener la compostura que se espera de un súbdito de Su Majestad la Reina Victoria. No obstante, ya que le habían pagado para que estudiara el trazado del ferrocarril, se aplicó a la tarea con la mejor voluntad posible.

Por aquellas calendas la idea de un ferrocarril Madrid-Irún o Madrid-Bilbao ya había calado con fuerza entre los españoles. Un enlace ferroviario con Francia se consideraba vital, su importancia era decisiva. En este sentido la unanimidad era absoluta. El problema se planteaba a la hora de cruzar el Guadarrama. ¿Por Avila? ¿Por Segovia? Después de patearse la sierra, tomar las mediciones oportunas y efectuar los cálculos ingenieriles pertinentes, Mr. Ross, adelantándose en más de un siglo a la radical solución contemporánea, sugiere perforar un túnel de base ¡de 17 kilómetros! que irá a salir al otro



lado de la sierra a mitad de camino entre Avila y Segovia. Ahora son los españoles los que no pueden disimular su asombro y consternación. No están muy seguros de haber oído bien. Mr. Ross ha hablado de un túnel de 17 kilómetros.

En la actualidad un túnel de estas magnitudes todavía continúa siendo una cosa muy seria. En el siglo pasado suena a pura ciencia-ficción. La solución propuesta por el ingeniero inglés es en el fondo una declaración de impotencia, salirse

por la tangente y dejar a los españoles en la estacada. Unos días más tarde hace las maletas, cobra sus honorarios y se embarca para Inglaterra. Legalmente ha cumplido, moralmente ha fracasado, y el recuerdo del Guadarrama lo acompaña-

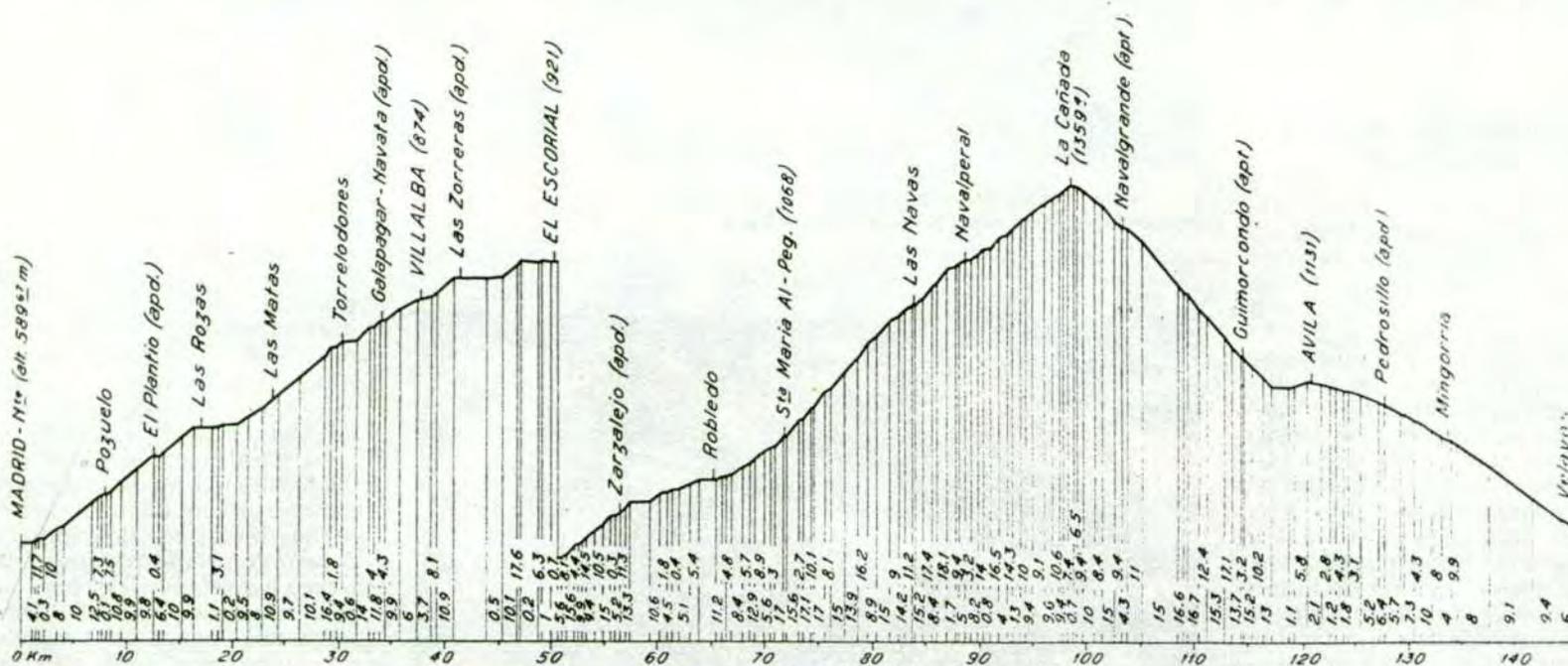


Diagrama I.—Línea de Madrid a Hendaia.



El expreso «Rías Bajas» Vigo-Madrid, fotografiado a las 7.16 h., a la entrada de la estación de Santa Maria de la Alameda.



Las potentes 251 pueden con todas las rampas del Guadarrama.

rá hasta el final de sus días.

El reto lo recoge, con muchas menos pretensiones, un ingeniero español, don José Almazán, abulense por más señas y conocedor como el que más de los vericuetos de su sierra natal. A diferencia de Mr. Ross, don José ha vivido desde niño entre verdaderas montañas, les ha tomado las medidas y sabe lo que cuesta ganar un puerto a pie o a lomos de una caballería. Don José reflexiona: es evidente que el tren no puede embestir de frente, como un toro, y empeñarse en subir a los 1.500 metros del puerto de Guadarrama. El de Navacerrada ni soñarlo. El ataque frontal queda descartado desde el principio. Sólo queda la solución de dar un largo rodeo e ir ganando altura progresivamente por las laderas de la sierra hasta alcanzar el más modesto puerto de La Cañada, cruzarlo por un túnel, y desde allí bajar a Avila, que está a 1.130 metros de altura. El recorrido de Madrid a Villalba o El Escorial no ofrece dificultades especiales al discurrir por terreno más o menos llano. El hueso es la subida desde Villalba hasta La Cañada. Don José decide que el ferrocarril se ceñirá sabiamente a los accidentes del terreno, atravesándolos por un

túnel cuando no haya más remedio —túneles que nunca alcanzarán las magnitudes astronómicas propuestas por Mr. Ross— o salvándolos con el oportuno viaducto.

Todos los caminos conducen a... Valladolid

Como era de esperar, el proyecto abulense de don José Almazán desata las iras de los segovianos que se consideran postergados por sus enemigos seculares. ¿Que Avila tiene murallas? Pues ellos tienen un acueducto romano. Y un alcázar soberbio. Heridos en lo más profundo de su orgullo patrio estudian un trazado alternativo que, partiendo igualmente de Villalba, subirá a cruzar la sierra bajo el puerto de Guadarrama por un túnel a 1.278 metros de altura, es decir, 72 metros menos que La Cañada, una diferencia considerable si

ha de ser salvada a golpes de pistón.

Crédito Mobiliario Español, la sociedad concesionaria del ferrocarril, se mantiene un tanto al margen de la pugna. Que el tren pase por una u otra ciudad tiene una importancia relativa. Lo verdaderamente importante es que, una vez cruzada la sierra, se dirija a Valladolid, rica ciudad castellana en donde está estudiando construir los talleres de la compañía y el principal depósito de locomotoras. Al fin y al cabo la distancia de Madrid a Valladolid vía Avila o vía Segovia viene a ser la misma.

A todas éstas los burgaleses, por cuya ciudad habrá de pasar también el futuro ferrocarril del Norte, no han dicho ni pío ni manifestado sus preferencias por ninguna de las dos rutas propuestas. La idea de que el ferrocarril Madrid-Irún deba de subir directamente hasta Burgos, ahorrándose la gran vuel-

ta por estas dos ciudades castellanas, no se le ha ocurrido a nadie. La idea de un ferrocarril directo, a escala nacional o internacional, yendo como una bala a su objetivo pertenece a la segunda mitad de nuestro siglo. En el pasado nadie se plantea esta posibilidad. Y menos que nadie los burgaleses que están encantados de ver llegar el tren a las orillas del Arlanzón venga de donde venga.

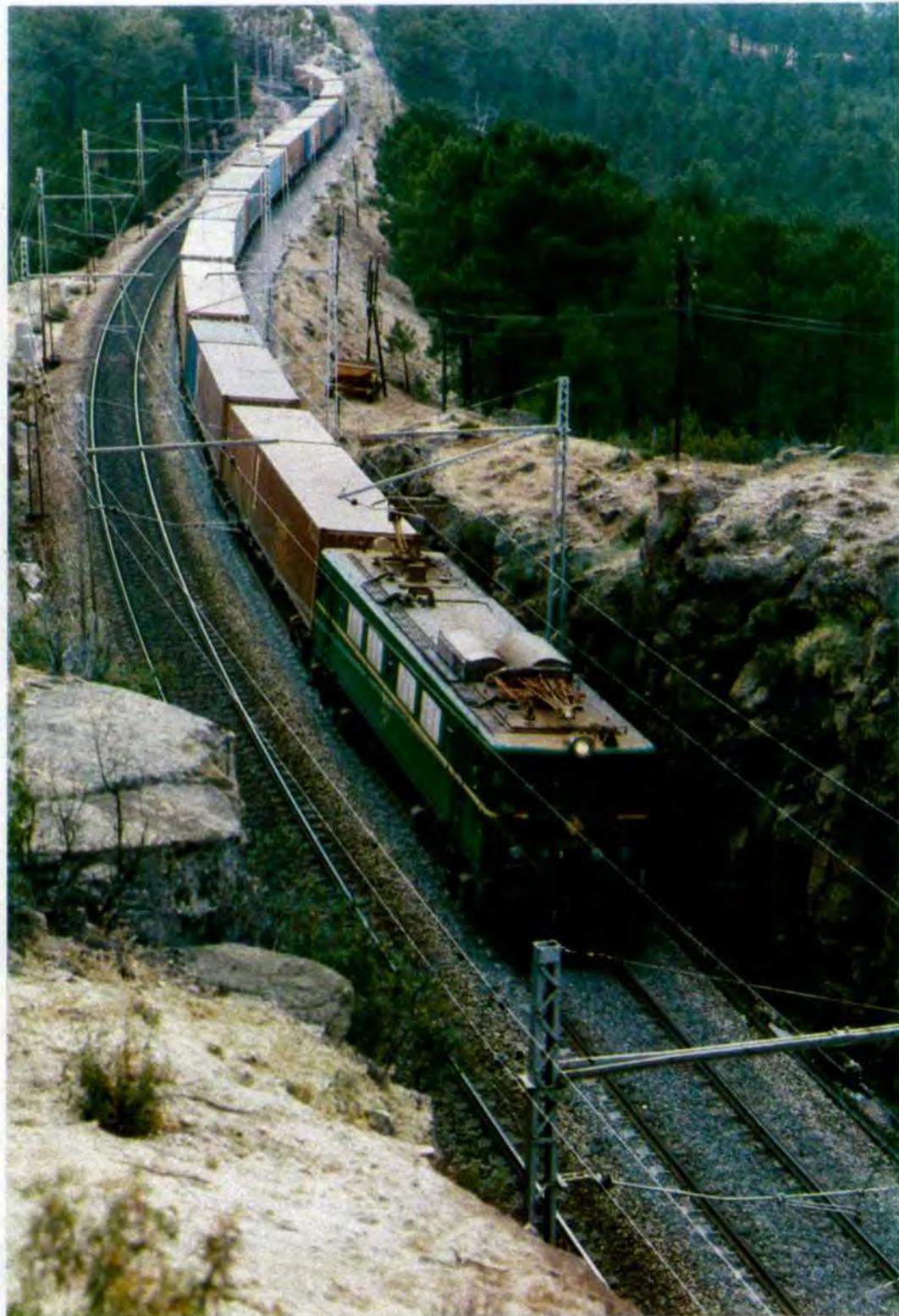
La pugna del ferrocarril por Avila o por Segovia es muy sonada. Se airea en la prensa y es tenazmente discutida en el Parlamento. Intimamente relacionada con ella está el tema del emplazamiento de las respectivas estaciones en Madrid con la especulación urbana consiguiente. Finalmente una Ley de 9 de julio de 1856 otorga la concesión a los abulenses pese a la ligera ventaja del proyecto segoviano en kilómetros y altura de coronación de la línea. Suponemos que en la decisión

del Alto Tribunal intervendrían otras consideraciones además de las estrictamente ferroviarias. Este mismo año, y constituida ya la gran Compañía de los Caminos de Hierro del Norte de España, dan comienzo simultáneamente las obras por Valladolid y por Madrid en dirección al Guadarrama. En 1860 el tren llega, por un lado, a Medina del Campo y por el otro a El Escorial. Empieza el asedio de la fortaleza.

Del silencio secular al estruendo ferroviario

Vista con la perspectiva que presta el tiempo, la construcción de este ferrocarril a través de la sierra de Guadarrama supondría para los habitantes de la comarca una conmoción semejante a la que en su día supuso la construcción de El Escorial tres siglos antes. A la vista de la imponente mole del monumento escurialense se puede afirmar sin temor a exagerar que su construcción revestiría proporciones piramidales en el sentido que movilizó una masa laboral sin precedentes en la historia de España. Con el ferrocarril del Guadarrama ocurrió algo muy parecido, porque desde los lejanos tiempos de Felipe II no se había acometido una obra de semejante magnitud. Significó una verdadera revolución que puso patas arriba aquella sierra agreste y poco menos que deshabitada. Muy pronto el silencio secular de sus pinares saltó pulverizado por el estruendo de las primeras explosiones y el griterío de las brigadas de obreros tendiendo los carriles. Se abrieron zanjas y trincheras, los leñadores abatieron pinos y robles de los que se hicieron traviesas, los mineros se encarnizaron con las entrañas de la sierra y con sus detritus se rellenaron los taludes, los picapedreros tallaron sillares para los viaductos y los revestimientos de los túneles, y centenares de yuntas de mulas y bueyes acarrearón los materiales de construcción. A medida que se iban tendiendo las vías, las locomotoras empujaban cuesta arriba plataformas de railes y vagones de balasto. Verdaderos poblados tipo Oeste surgieron a pie de obra y el humo de las fogatas se mezcló con el aroma de los pinos. En 1860, el año de la máxima intensidad

Un Teco
ascen-
dente
entre
Santa
María de
la
Alameda
y Las
Navas del
Marqués.



constructiva, la masa laboral llegó a superar los 13.000 hombres. El aspecto de las obras de este ferrocarril no diferiría demasiado del que ofrecería la construcción del famoso ferrocarril americano de la Union Pacific, empezando por el escenario serrano que no tiene nada que envidiar al de las Rocosas. El ritmo de las obras sólo se interrumpía con las nevadas invernales y una intem-

pesta epidemia de paludismo que causó estragos entre la masa laboral. Para aquilatar debidamente el mérito inmenso de aquellos pioneros hay que tener en cuenta la rudimentaria tecnología de la época: picos, palas y azadones, energía puramente animal y pólvora negra mucho menos contundente que la dinamita.

Desde El Escorial —estación en la que un cariacontecido

conde de Romanones vio marchar hacia el exilio a la Reina Victoria Eugenia— el tren enfilaba hacia el Sur a través de un velazqueño paisaje de encinares y carrascas y luego empieza a girar hacia el Norte dando la vuelta a las altas protuberancias montañosas que responden al curioso nombre de Las Machotas, subiendo siempre. Como en cualquier escalada, existe un paso que es la clave



Un mercancías procedente de Madrid cruza el viaducto Resonado.



El estrella «Naranco» Gijón-Alicante es el único expreso diurno en la línea Madrid-Avila.

de la ascensión. Este es el túnel de La Paradilla. Una vez llegado a Robledo de Chavela el tren no tiene otra alternativa que enfrentarse decididamente con la sierra que aquí aparece hendida por el curso del río Cofio. Pero como no se trata de perder la altura tan laboriosamente ganada yendo a buscar su cauce, el ferrocarril opta por la solución más valiente de abrirse paso a través de un túnel de unos 700 metros de longitud. Cuando sale al otro lado se puede decir que ya está en pleno corazón de la sierranía. Hasta el paisaje ha cambiado.

El tren ganó la batalla a la pendiente

Después de dejar a mano derecha la estación de Santa María de la Alameda, el tren describe una curva de herradura, cruza el Cofio por el viaducto de Resonado y vuelve a girar otra vez hacia la derecha para enfilarse en la dirección adecuada a La Cañada. En esta sucesión de curvas y contracurvas el tren ha salido de la provincia de Madrid, ha entrado en la de Avila, ha salido de ésta, ha entrado otra vez en Madrid y vuelto a entrar en Avila, esta vez definitivamente. Fiel a la consigna de ir ganando altura metro a metro, rodea Peña Rubia y continúa trepando ciñéndose a la ladera de la sierra. Esta parte del recorrido es la más frondosa y pintoresca de la línea y ella sola justifica un viaje a Avila para admirarla debidamente. Es una zona de pastos y pinares, pinos de troncos negros en los que se practican incisiones para extraerles resina con fines medicinales. Y así llegamos a la estación de Las Navas del Marqués situada a unos tres kilómetros de esta prestigiosa villa castellana cuyo castillo, admirablemente reconstruido, es de visita obligada.

A partir de esta estación se tiene la sensación de que el tren ha ganado la batalla a la pendiente. En Navalperal de Pinares alcanza ya los 1.287 metros y corre por una planicie abierta a los cuatro vientos. Pero no se deja engañar por esta aparente facilidad y prosigue su tenaz escalada que finaliza en los andenes de la estación de La Cañada a 1.360 metros de altura. A la salida de la

misma se inicia el descenso y se abre el túnel del mismo nombre, de 952 metros y cuya boca Norte está a 1.358 metros, es decir, dos menos que la estación, contrariamente a lo que suele ocurrir con los túneles culminantes de un puerto. En este caso es al revés y es la estación de La Cañada, una de las más altas de España, la que bate el record de altura de la línea. El tren descendiendo pegado a la ladera de la montaña y poco después el importante túnel de Navalgrande le hace pasar de la cuenca del Alberche a la del Adaja, o lo que es lo mismo a la del Duero. Muy pronto las murallas de Avila se perfilan en la llanura.

Esperando el paso de los trenes en riscos propicios he tenido ocasiones más que sobradas para comprobar que los cálculos ingenieriles y el desarrollo que don José Almazán dio a la línea fueron absolutamente correctos. Las rampas entre El Escorial (921 metros) y La Cañada (1.360) con una separación entre ambas estaciones de 48 kilómetros, no rebasan las quince milésimas. Recorriendo la línea a pie, en ningún momento se tiene la impresión de una rampa exagerada, apreciable a simple vista. Es más: en algunos casos cuesta saber hacia dónde sube. Esto explica la poderosa marcha con que las modernas locomotoras acometen la escalada. Para las de vapor sería otro cantar, no por el gradiente en sí, muy discreto, sino por la longitud considerable de la rampa sin un solo respiro. Mi amigo y aficionado Pablo Soler recuerda de sus vacaciones infantiles en El Escorial, allá por los años cuarenta (antes de la electrificación de la línea) «el retumbar apagado de los expresos en la noche atacando las primeras cuestas». Las bocas de los túneles tiznadas de hollín nos hablan de la esforzada epopeya de los maquinistas y fogoneros de la Compañía del Norte, pues otro motivo para rendir un homenaje de admiración a los constructores de este ferrocarril sería su fe inquebrantable en las locomotoras de vapor de la época. Hoy en día hay que echarle mucho valor para imaginarse una máquina tipo «Perruca» —o menos— tirando de una ristra de vagones igualmente anacrónicos por esta larga rampa. Si se me



permite la expresión, diríamos que tenían más moral que el Alcoyano. Y eso sin contar el ligero peso de las vías de la época que, además, eran de hierro.

Vía imperial del ferrocarril español

Hoy, a bastante más de un siglo de su construcción, esta línea sigue admirando por su inteligente desarrollo que, con un mínimo de túneles y obras de fábrica, le permite salvar limpiamente el poderoso espinazo del Guadarrama. A la Compañía del Norte se le puede reprochar el haber elegido un recorrido ligeramente más largo y más alto que el de Segovia, pero nadie le puede discutir el mérito de haber construido un gran ferrocarril, de doble vía en la totalidad de su recorrido y haberlo completado de un solo embite sin recurrir a la soldadu-

En plena sierra, entre Las Navas del Marqués y Santa María de la Alameda.

El electrotrén Madrid-Gijón, surgiendo del túnel de La Paradilla.



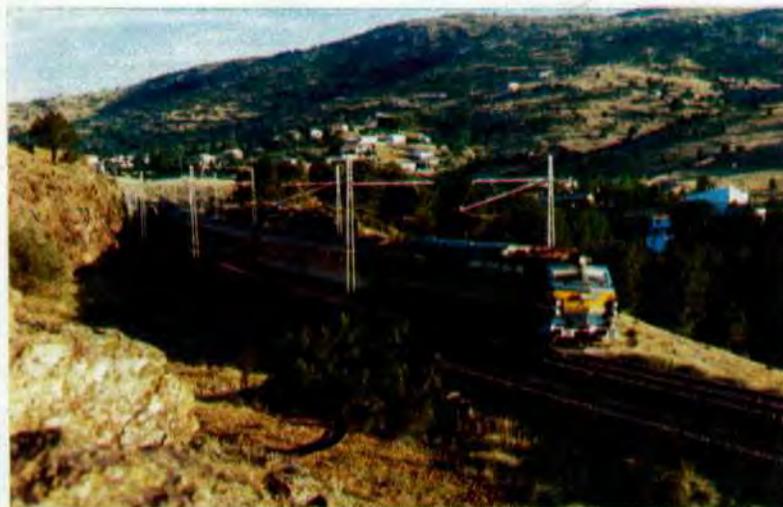
ra de líneas preexistentes como era lo habitual en la época. Se inauguró el 15 de agosto de 1864. Seiscientos cuarenta kilómetros de vía doble construidos en poco más de ocho años. Todo un record, incluso en 1987. Es más, teniendo en cuenta la precariedad de medios de la época, tiene mucho más mérito.

En la actualidad continúa siendo la verdadera Vía Imperial del ferrocarril español y por la que circula la práctica totalidad del tráfico de mercancías, casi todos los expresos que desde Madrid se dirigen a la cornisa cantábrica, desde Galicia a la frontera francesa, varios Talgos y algunos Electrotrenes y, por supuesto, unidades de cercanías. Expresos he sumado unos diez, aunque es muy posible que me equivoque. En cualquier caso, muchos. De esto se percata en seguida el aficionado al ferrocarril que se aloja en la posada de la estación de Santa María de la Alameda, a tiro de piedra de la vía. A partir de las diez y media de la noche empieza lo que podría llamarse «la ronda de los expresos». Con intervalos de un cuarto de hora aproximadamente, largas teorías de recuadros iluminados rasgan velozmente la oscuridad acompañados por el fragor de una pesada masa de acero en movimiento. Son los «Rías Bajas», «Rías Altas», «Atlántico Expreso», «Río Miño», «Costa Verde», «Cantabria Expreso», «Costa Vasca»... Apenas se han extinguido sus ecos en las tinieblas nocturnas, empieza la ronda de los mercancías, en las dos direcciones indistintamente. Sus sordos mugidos hacen saltar de la cama al aficionado que sólo puede distinguir el foco de la locomotora iluminando la vía. El resto del tren se lo tiene que imaginar en función de la trepidación que produce su paso. El jueguito resulta agotador y al final el aficionado tiene que arrastrarse hasta la cama porque mañana le toca madrugar para admirar el espectáculo en sentido descendente.

Esto sólo es posible a finales de junio y principios de julio, coincidiendo con las noches más cortas del año. La mayor velocidad que se ha imprimido a los expresos últimamente, se traduce en un severo recorte de sus horarios y que lleguen a

destino a primeras horas de la mañana. Para los aficionados al ferrocarril y admiradores de expresos esto resulta dramático, pues reduce nuestras oportunidades de «cazarlos» a unos pocos días del año. Pese a los

nuevos trenes Intercity, a los Electrotrenes y los Talgos diurnos, el tren expreso, desde los tiempos de Campoamor, tiene un prestigio especial. La visión de un exprés con la grata policromía de sus modernos co-



El estrella «Atlántico Expreso» El Ferrol-Madrid, a la altura de Santa María de la Alameda. Hora, 7.33.



Un mercancías con tracción Diesel Madrid-Salamanca, saliendo del túnel de La Cañada.

ches «estrella» combinada con el prestigioso azul CIWL, lanzado a toda velocidad, es el espectáculo ferroviario por excelencia desde la desaparición de la tracción vapor tal como tengo ocasión de comprobar a partir de las 7.16 del día siguiente apostado en las inmediaciones de la boca Norte del túnel de La Paradilla. El primero en aparecer por lo alto de la Curva de La Herradura —a unos cuatro kilómetros en línea recta de donde estoy situado— es el flamante «Rías Bajas» procedente de Vigo. Desaparece en seguida en dirección al viaducto o puente Resonado y pocos minutos después trompeta sonoramente al cruzar la estación de Santa María de la Alameda despertando a todos los vecinos y dándome tiempo para que lo espere con el dedo en el disparador. A éste siguen en rápida sucesión el «Atlántico Expreso» (7.33), el «Rías Altas» (7.44) y finalmente el «Irún-Madrid» (8.00). Uno tras otro se precipitan gruñendo rampa abajo y desaparecen tragados por el túnel de La Paradilla con el tiempo justo de cambiar de punto de vista. El acerado fragor se extingue en el acto y el silencio de la mañana vuelve a enseñorear los pardos ámbitos serranos. Unos caballos cercanos continúan paciendo la hierba húmeda de rocío, como si nada hubiera ocurrido, pero yo no puedo reprimir un suspiro cuando guardo la cámara. La aventura ha terminado.

Antes de poner punto final a este reportaje quiero dar las gracias a Mariano Andrés Martínez, factor de circulación de La Cañada, que me facilitó amablemente la hora exacta del paso de los expresos por Santa María de la Alameda, ahorrándome un montón de problemas y preocupaciones. Si he omitido el «don» delante de su nombre no es por falta de respeto, sino como prueba de la confianza que me inspiró. Por su edad casi habría podido ser mi hijo, al mismo tiempo que un modelo de amabilidad, cortesía y servicio al cliente, la nueva imagen de RENFE. Quiero dar también las gracias a todos los maquinistas que, al descubrirme apostado a pie de vía, me han saludado haciendo sonar sus poderosos silbatos, un simpático detalle que le hace a uno sentirse más acompañado.