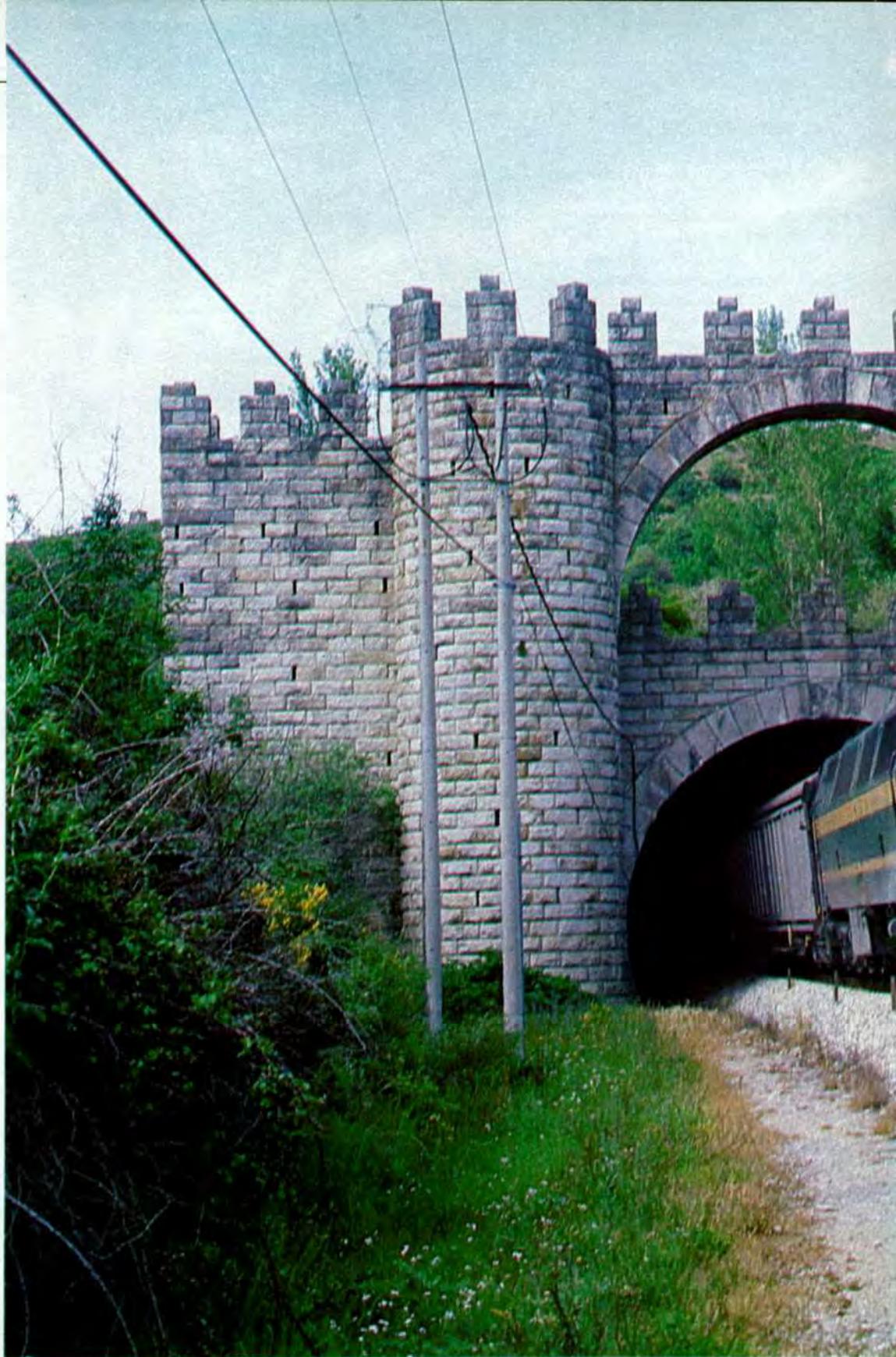


A medida que Madrid y su dentado horizonte de rascacielos se va perdiendo a nuestra espalda, delante de la bramadora «tresmiltrescientas» que tira del Iberia Exprés, las alturas de Somosierra, todavía moteadas de nieve, se van perfilando con creciente nitidez en la atmósfera limpia de este mediodía. Tras unos días de lluvia y aguaceros, el Sol se ha dignado, muy oportunamente, hacer acto de presencia. A juzgar por el aspecto satisfecho de los toros y vacas que pacen en los cercados de piedra, los pastos deben de estar en su punto. Para el autor de estas líneas, nacido a orillas del Mediterráneo, la visión de toros paciendo al lado de casitas de veraneo no deja de ser chocante.

Hay varias formas de aproximarse a Somosierra, pero la más ortodoxa es a bordo del Iberia Exprés. El Puerta del Sol también es un tren tentador, pero su tardía salida, a las 18.10, de Chamartín reduce notablemente el placer de mirar por la ventanilla. Con harto dolor de mi corazón he tenido, pues, que renunciar a él y optar por el más modesto Iberia Exprés. El Puerta del Sol ha sido, hasta la puesta en servicio del Talgo Madrid-París, el más prestigioso tren español, el primero en ser equipado con ejes variables y pasar a vías francesas. Ahora es un tren estrella, pero ha perdido los coches-cama CIWL y lleva coches-litera de la SNCF y coche-restaurante hasta Miranda. También lleva una o dos plataformas para coches.

Con gran pesar, como digo, he tenido que renunciar al Puerta del Sol y sacar una primera hasta Zumárraga en el Iberia Exprés. El Iberia Exprés no es un tren estrella, sino todo lo contrario. Basta fijarse en sus veteranos «ochomiles», e incluso «cincomiles», millonarios en kilómetros, a los que un miembro de la «jet-society» no subiría ni atado. Su lujo se reduce a un moderno coche-cafetería, en el que me he apresurado a instalarme desde la salida de Chamartín para admirar el paisaje a través de sus amplias ventanillas, al tiempo que voy dando cuenta —muy lentamente— del esquemático menú del día: un pepito con ensalada. Los usuarios del Iberia Exprés son gente eminentemente conservadora y decididos partidarios de la muy española tortilla de patatas tras el anuncio ritual: «¿Ustedes gustan?».

Bloques de granito para Japón. El coche-cafetería —creo que es de la familia de los «nuevemiles»— está a mil años luz de un recargado coche CIWL de época, pero lo que ha perdido en floripondios decorativos lo ha ganado en suspensión y suavidad de marcha, a la que contribuye decisivamente el carril soldado montado sobre traviesas de hormigón. El rítmico golpeteo de antaño ha cedido el paso a un acerado zumbido. Pero ni la pérdida de estos valores retrospectivos ni el austero menú me afectan demasiado: mi atención está fija en el interesante paisaje que va desfilando ante mis ojos. El tren, desdeñando el recurso fácil de seguir más o menos el camino abierto por el Jarama, ha preferido, desde el principio, pegarse a las primeras estribaciones de la sierra y empezar a ganar altura palmo a palmo para no encontrarse de sopetón el puerto de Somosierra. El tren tiene mentalidad de montañero prudente que prefiere elevarse con un esfuerzo razonable a agotarse en un ataque frontal en el último momento. Después de dejar en lo alto, y a mano izquierda, el bonito pueblo de Mirasierra, cruza el túnel de El Perdón y desfila sin detenerse por los grandes y desiertos andenes de la estación de Bustarviejo, en el centro de un severo anfiteatro de granito, el mejor de toda la sierra de Guadarrama, pues incluso se exporta al Japón. En una vía muerta espera un tren de bloques cargados sobre plataformas a razón de



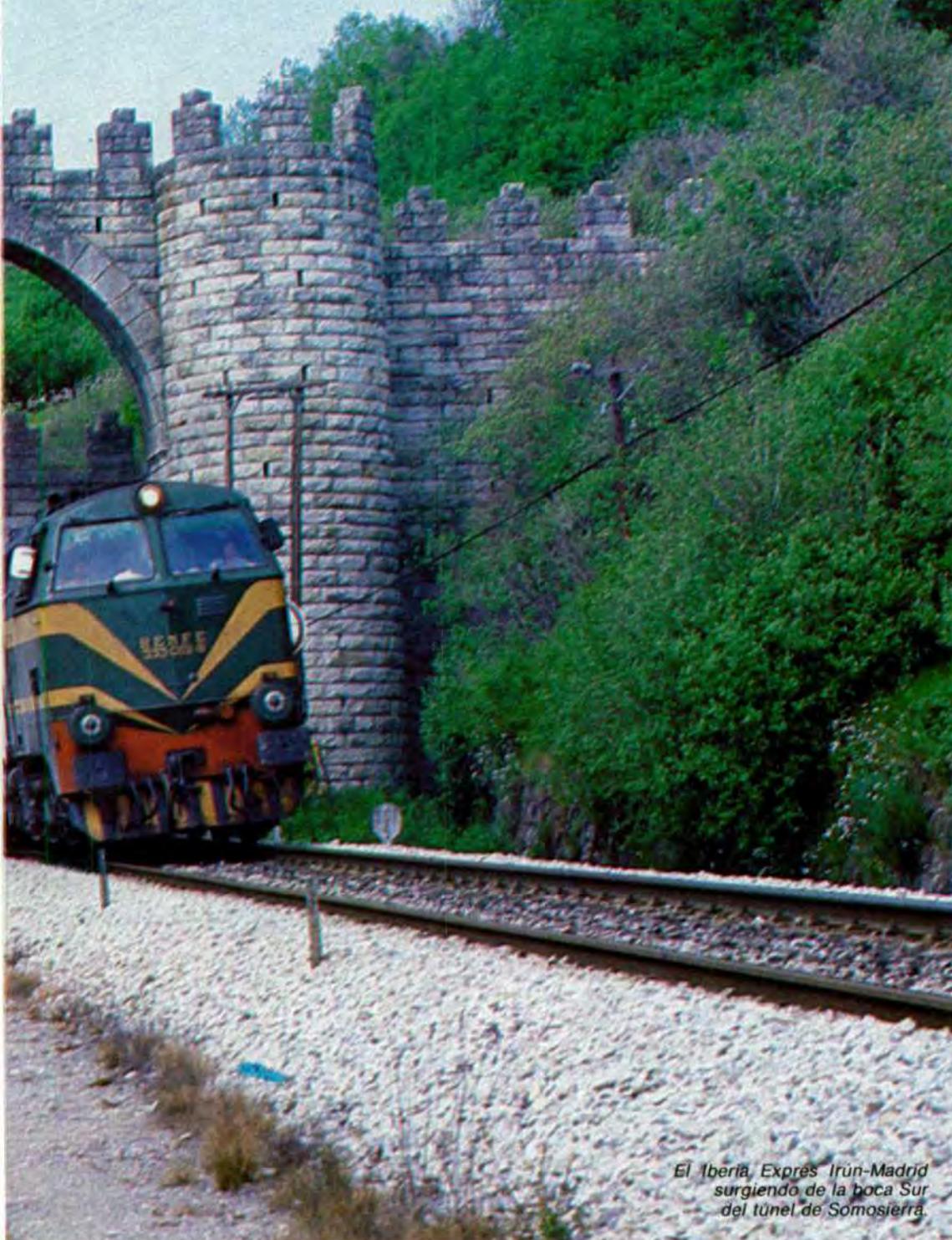
A bordo del

Texto y fotos:

dos bloques por plataforma, gravitando sobre los bogies para mayor seguridad, pues deben de pesar lo suyo. En esta pasada Semana Santa estaba fotografiando trenes en la rampa de Torre-Brañuelas y recuerdo que quedé muy sorprendido al ver desfilan un largo

tren puro de bloques de granito. En la estación de Bustarviejo encuentro la clave del enigma. Cavilo también que los escultores japoneses pagarán a precio de oro el granito de Guadarrama, porque el trayecto de Bustarviejo al puerto de Vigo o La Coruña, y luego en bar-

LA TRAVESIA DEL GUADARRAMA (y II)



El Iberia Expres Irún-Madrid surgiendo de la boca Sur del túnel de Somosierra.

ca del Lozoya en una aldea llamada Garganta de los Montes. En esta parte del recorrido, el Iberia se permite perder unos pocos metros de altura para ir a buscar el largo y atrevido viaducto de arcos de hormigón que cruza la cabecera del Lozoya, que, unos kilómetros más abajo, es contenido por el embalse de Riasequillo, cuyas aguas bañan los muros del histórico castillo de Buitrago, una fortaleza mozárabe digna de visitarse.

Después de cruzar el viaducto, el Iberia vuelve a trepar otra vez para recuperar la altura perdida en este pequeño rodeo. Abajo y a la derecha van quedando la Nacional I Madrid-Irún y pequeñas aldeas serranas colonizadas por veraneantes madrileños en estos últimos años. A la salida de un túnel de escasa monta cruzamos un alto y espectacular viaducto en curva, en las proximidades de un pueblo llamado La Acebeda. El viaducto se llama de Los Plantíos. Otro túnel y el Iberia Expres desemboca en la playa de vías de la estación de Robregordo, antesala inmediata del túnel de Somosierra. No se detiene. Seremos nosotros los que lo hagamos para repasar brevemente la historia de este ferrocarril, el más joven de RENFE, pues todavía no ha cumplido (en 1987) los veinte años de existencia.

A la taiga siberiana via Segovia. La apertura del ferrocarril de Madrid a Valladolid por Avila no desanimó, ni mucho menos, a los segovianos, que continuaron firmes en la brecha hasta conseguir que la compañía del Norte les hiciera llegar, desde Villalba, un ramal de vía única y que luego se prolongó hasta Medina, donde se unía al gran tronco del Norte. La inauguración tuvo lugar en 1884. Cruzaba bajo el puerto de Guadarrama por el túnel de La Tablada, de 2.380 metros, a 1.278 metros de altura, y en números redondos acortaba en 13 kilómetros el recorrido de Madrid a Medina, 194 kilómetros por Segovia frente a los 207 por Avila. Pese a estas ligeras ventajas, el ferrocarril de Segovia nunca gozó, ni antes ni ahora, del trato preferente que Norte y, posteriormente, RENFE, han dado a su Vía Imperial. El hecho de ser de vía única limitaría mucho sus posibilidades de explotación. Teniendo ya una magnífica línea con doble vía en explotación, ¿por qué iba Norte a molestarse en doblar la de Segovia? La de Avila les bastaba y sobraba para hacer discurrir todo el tráfico de mercancías y expresos destinados al Norte de España. La línea de Segovia quedó como la cenicienta de la Compañía, utilizada solamente por los trenes de cercanías y, a partir de los años treinta, por los trenes de esquiadores madrileños, que en Cercedilla cogían el «eléctrico» hasta las nieves de Navacerrada. El apelativo de «eléctrico» surgiría por contraste con el tren de vapor del Norte. Pero, aparte del éxito de la línea de Segovia entre los aficionados al christiania y el telemark, la Compañía del Norte nunca la potenció ni la puso al nivel de la de Avila. Este estado de cosas ha llegado hasta nuestros días, en que sólo tres circulaciones en los dos sentidos enlazan Madrid con la ciudad del acueducto (suficientes, por otra parte, para salir de Madrid por la mañana, despachar un cochinito a la vista de las milenarias piedras romanas y estar de vuelta en la capital de España a última hora de la tarde). Ningún expres circula por esta línea, que también discurre por parajes de gran belleza, como los famosos pinares de Balsain, elegidos por el gran cineasta David Lean para filmar los exteriores de su «Doctor Zhivago», que, en su película, pasan por la taiga siberiana.

No fue sino hasta bien entrado el siglo XX cuando se empezó a pensar en la conveniencia de una línea directa Madrid-Burgos por Aranda para ahorrarse los casi 100 kilómetros de vuelta por Avila o por Segovia. No podemos tomar en consideración un proyecto de ferrocarril de vía estrecha Madrid-Aranda-Burgos previsto por la Ley de Ferrocarriles de 1887, que no dejaría de ser un modesto «carrilet» que habría hecho las delicias de los aficionados contemporáneos. Eran otros

Iberia Expres

MANOLO MARISTANY

co al lejano Japón, no será precisamente viaje barato. El Iberia Expres no se para en Bustarviejo. Ni en Valdemanco, la siguiente estación. Su primera parada está prevista en Riaza, al otro lado del puerto de Somosierra. Sin dejar de bramar se zambulle en el largo

túnel del Medio Celemin (2.250 metros), coge aire en el abandonado apeadero de Lozoyuela —como un nadador que emerge a la superficie del mar—, vuelve a desaparecer en el negro agujero del importante túnel de Mata Aguila (2.480 metros) y sale a la vasta cuen-



El Expres en el valle de Pancorbo. En 1975, fecha en que fue tomada esta foto, todavía no se había iniciado la época colorística de RENFE. A la derecha, el alegre colorido de los coches Wasteels contrasta con el pétreo marco de Pancorbo.

tiempos. En la embocadura de nuestro siglo, el ferrocarril había adquirido un desarrollo impensable cuando nació y había dejado de ser un medio de comunicación entre ciudades o pueblos, más o menos próximos, para convertirse en el enlace rápido entre dos países. En 1918, finalizada la primera guerra mundial, el proyecto del directo Madrid-Burgos por Aranda había cobrado verdadera fuerza, a la vista de sus innumerables ventajas en orden a acortar tiempos y recorrido. Curiosamente, su impulso más grande vino de nuestros vecinos galos. Francia acababa de ganar la guerra, vivía una de sus épocas de máxima «grandeur» y soñaba con un ferrocarril de ancho internacional a través de España, vía Somosierra, que llegaría hasta Algeciras, cruzaría el estrecho de Gibraltar por un túnel submarino y enlazaría con el Transahariano hasta Dakar, un magno sueño ferroviario-colonial que la arena y la crisis económica de los años treinta hicieron inviable.

Madrid-Burgos: un ferrocarril que nació tarde. Los españoles no se dejaron arrastrar por

este proyecto delirante y, más cautos, prefirieron ir por los pasos contados. En 1917, el Gobierno Romanones aprobó el proyecto del ferrocarril directo Madrid-Burgos por Aranda, pero las obras no empezaron hasta 1928, gracias al impulso del Plan de Construcciones de Ferrocarriles de Necesidad Urgente. Se suspendieron en 1932, en plena crisis económica, cuando ya se

llevaban gastados 85 millones de pesetas de la época. La obrería se retiró del tajo y las nieves de muchos inviernos cubrieron las zanjas recién abiertas. Se reanudaron en 1944, pero hubieron de transcurrir veintidós años para que el tren se inaugurara el 14 de julio de 1968 en pleno milagro español del desarrollo y motorización colectiva. Franco en persona viajó a bordo del Talgo inaugural, remolcado por la locomotora «La Virgen Peregrina».

Pero este medio siglo que duró la gestación de este ferrocarril hizo que naciera obsoleto. Había sido concebido a primeros de siglo, con criterios absolutamente decimonónicos, y cuando echó a andar en 1968 hacía ya cuatro años que circulaban los trenes bala de la línea del Tokaido a velocidades pensadas para el siglo XXI. Fue un error de cálculo o simplemente que sus constructores no pudieron prever que en 1968 una grandísima cantidad de posibles usuarios tenían un «600» a la puerta de su casa. O un autocar que pasaba por la calle Mayor de su pueblo. Esta es la opinión del jefe de la prácticamente abandonada estación de Gascones.

—El tren pilla muy lejos a la gente. Prefieren coger el autobús que pasa por la plaza.

Ni más ni menos. Este ferrocarril fue pensado para servir a todos los pueblos del recorrido. Se construyeron bonitas estaciones, muelles de carga, aparcamientos y las oportunas carreteras de enlace. Esto, que habría funcionado en los años treinta, no funcionó en los sesenta, cuando todos los españoles estaban poseídos del vértigo motorizado. En la actualidad, la gente quiere viajar a 140 kilómetros por hora como mínimo y esto es imposible en este ferrocarril, muchas de cuyas

curvas tienen un radio de 600 metros, muy aceptables en 1930, pero obsoletas en 1987.

El ferrocarril acorta 98 kilómetros el recorrido hasta Burgos, 282 kilómetros frente a los 370 por Avila. Las pendientes máximas son de 15 milésimas y tiene un total de 45 túneles, que suman la respetable cifra de 24 kilómetros, túneles que apenas han sido ungidos por la carbonilla de las locomotoras de vapor, entre las que se podrían contar una pareja de Santa Fe venidas expresamente para «asentarla» debidamente con su enorme peso. Las locomotoras propias de esta línea fueron las Diesel 4000, que desde enero de 1987 han sido totalmente retiradas del servicio.

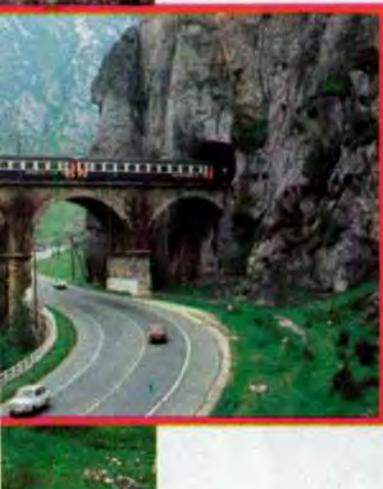
Pero a pesar de todos sus inconvenientes, el ahorro de tiempo es verdaderamente notable. Comparemos, por ejemplo, dos trenes. El Puerta del Sol, por Aranda, y el Costa Vasca, por Avila, en su recorrido hasta Burgos. El primero sale de Madrid-Chamartín a las 18.10 y llega a la capital burgalesa a las 21.41 (horarios primavera-verano 1987), lo que supone tres horas cincuenta y un minutos de viaje. Es directo de Madrid a Burgos. El Costa Vasca sale de Madrid-Chamartín a las 23.35 y llega a Burgos a las 4.57, después de haber parado en Avila, Medina, Valladolid y Venta de Baños. Tiempo total invertido: cinco horas veintidós minutos. Sus defensores alegarán que es debido a sus cuatro paradas intermedias, mientras los defensores del Puerta del Sol alegarán que ahí radica precisamente la ventaja de un ferrocarril «directo», y no les falta razón. Por este motivo, el nuevo Talgo Eurocity Madrid-París circula por esta línea: para ahorrarse dos horas de viaje, una vuelta de casi 100 kilómetros y cuatro paradas intermedias, porque es evidente que si pasara por estas ciudades le obligarían a parar.

Hay varias formas de aproximarse a Somosierra, pero la más ortodoxa es a bordo del Iberia Exprés.



«El Moro», versión desdoblada del Iberia Exprés, en los desolados cañones de Riaza.

El Puerta del Sol Irún-Madrid cruzando el viaducto del Lozoya.



El Iberia Exprés Madrid-Irún entre los túneles del Perdón y el Medio Celemin.



El Iberia Exprés —que no tiene la categoría del Puerta del Sol— para en Riaza y Aranda de Duero. A la salida de la estación de Robregordo se ha zambullido en el túnel de Somosierra, de 3.895 metros de longitud, y en cuyo interior alcanza los 1.304 metros de altura sobre el nivel del mar. Ambas bocas, la Sur y la Norte, están coquetonamente rematadas por un simulacro de murallas de Avila, con sus almenas y todo para dar el debido realce a su importancia.

fetería está desierto y considero que ha llegado la hora de pedir un segundo café y encender una pipa para asumir debidamente la dilatada amplitud castellana. Aquí y allá surgen aldeas agazapadas en las hondonadas y espadañas rurales coronadas por nidos de cigüeñas.

Más allá de Maderuelo se produce un súbito y sorprendente cambio de decoración. El tren deja la zona de trigales y penetra en unos cañones salvajes y áridos, sobrevolados por los buitres que filmara Rodríguez de la Fuente. Es otro mundo. A la derecha se ven túneles y un viaducto abandonado, como si los constructores del ferrocarril los hubieran desechado por el trazado actual. Luego cruzamos el viaducto de Riaza, el más alto de la línea, y de muy difícil acceso por carretera, por no decir imposible.

A las 15.05, el Iberia Exprés se detiene puntualmente en Aranda de Duero. Unos segundos después lo hace su hermano descendente, lo cual confirma, una vez más, la estricta puntualidad con que circulan los trenes de esta línea. Aprovecho la parada para ir paseando hasta mi coche. Ultimamente se ha comentado que los coches «ochomil» empezaban a estar pasados de moda o anticuados, pero la verdad es que mi departamento de primera es francamente confortable y su grado de limpieza no deja nada que desear. Mis compañeros de viaje son un joven matrimonio anglo-español con dos niños de corta edad y un joven español, enfrascado en la lectura de una novela del Oeste, que no abrirá la boca en todo el viaje. Los niños apenas dan guerra, y después se duermen, oportunidad que aprovecha su madre para sacar del bolso «Tintín en América» y sumergirse en su apasionante lectura, mientras su marido sale al pasillo y mira el paisaje castellano con cierta expresión de incredulidad que apenas puede disimular.

Nuestro empalme con la Vía Imperial, que viene de Avila, se produce a las 16.20, justo a la entrada de la estación de Burgos, cuya catedral se entrevé un momento por encima de los tejados de las casas. La parada en la ciudad del Cid se prolonga treinta y cinco minutos. Supongo que será para dar un margen de seguridad a una rama del Salamanca-Bilbao, que debemos acoplar a nuestro tren y nos espera estacionada bajo la marquesina más próxima a la estación. Como es lógico, bajo al andén para inspeccionar la siempre interesante maniobra y de paso estirar un poco las piernas.

Ancha es Castilla. Entre los abetos y los trigales. La visión que se tiene al salir a la vertiente segoviana es de las que justifican la celebrada expresión «ancha es Castilla». El paisaje se pierde en la distancia, sugiriendo una sensación de infinito. Un bosque de abetos habla de la crudeza del clima de estas latitudes. El apeadero abandonado de Santo Tomé del Puerto es la primera estación de la vertiente Norte y que, por supuesto, el Iberia Exprés ignora olímpicamente. A la derecha y atrás queda la estación invernal de La Pinilla.

En Riaza se detiene puntualmente a las 14.15, guía en mano. Este ferrocarril está eficazmente manejado por el CTC de Madrid, tal como tengo ocasión de comprobar cuando lo fotografío. Los trenes pasan todos a la hora en punto. El Iberia prosigue su veloz descenso, cortando entre inmensos trigales verdes, mientras la serranía se va perdiendo en la distancia. El coche-ca-

Un tren de moros y cristianos. Tras la maniobra, la composición del Iberia Exprés queda formada por el siguiente orden: cuatro coches con placa Iberia-Exprés, un coche-cafetería, tres coches con placa Algeciras-Irún, tres coches Salamanca-Irún y un coche Wasteels Algeciras-París lleno de árabes, como es de suponer. En realidad, el Iberia Exprés es un tren de moros y cristianos y me pregunto qué pensaría don Rodrigo Díaz de Vivar si viera los renegridos rostros de sus enemigos seculares asomados a las ventanillas. Con el cambio de horario de verano, el Iberia se desdobra en dos: el Iberia propiamente dicho y el Algeciras-Irún, conocido también por «El Moro», si he de prestar crédito a la voz popular.

(Sigue en la pág. 29)

(Viene de la pág. 25)

La estación de Burgos es un noble edificio de ladrillo rojo y grises mansardas del más puro estilo Norte, y los 856 metros de altura que figuran en la placa tradicional explican el fresco venticillo que circula por los andenes, pese al sol deslumbrante que luce en un cielo sin nubes. A las 17.00 arrancamos puntualmente detrás de la «tresmiltrescientas» que nos lleva desde Madrid. Concretamente, la 330 019 8. Pese a circular bajo catenaria, cavilo que continuar con tracción Diesel hasta Irún debe presuponer menos complicación que ponerle una máquina eléctrica. A la izquierda dejamos la inconclusa línea Santander-Mediterráneo, clausurada no hace mucho tiempo. En 1970 todavía tuve la oportunidad de fotografiar una Mikado tirando de tres o cuatro coches Norte de madera en las cercanías de Villarcayo...

En Quintanapalla alcanzamos los 900 metros de altura en la divisoria de las cuencas del Duero y del Ebro, iniciando a continuación el descenso hacia Pancorbo y Miranda. La pintoresca comarca que atravesamos es La Bureba, antigua merindad de Castilla regada por el río Oca. El tren, la carretera y la autopista apuntan como un solo hombre al tajo de Pancorbo, tallado en la sierra gris de los montes Obarenes. No hay otro paso que el histórico desfiladero que ha escuchado el majestuoso jadeo de las Confederación tirando del mismo tren en el que viajo ahora. No lo quiero ni pensar. Lo cruzamos a toda velocidad. A la izquierda

EL FERROCARRIL, QUE ATRAVIESA 45 TUNELES Y SUPERA PENDIENTES MAXIMAS DE 15 MILESIMAS, ACORTA EN 98 KM. EL TRAYECTO MADRID-BURGOS

queda la carretera, el monumento al pastor castellano y el hostel El Molino, frecuentado por los aficionados al ferrocarril.

Shangai, Shangai, quién te ha visto y quién te ve. Antes de cruzar el Ebro se nos une por la derecha la nueva vía del «by-pass» procedente de Castejón, que ahorra a los trenes de Zaragoza y Barcelona destinados a León la complicada inversión de marcha en Miranda, en la que perdían un mínimo de media hora. Uno de los trenes afectados por esta reducción de tiempos es el antiguo Shanghai Barcelona-La Coruña, que ahora ha pasado a ser el Estrella Galicia, con una composición de lo más elegante. ¡Shan-

gai, Shangai, quién te ha visto y quién te ve! Parafraseando a Cocteau, diríamos que ni el pasado ni el tren son lo que eran.

Ignorando mis dolorosas reflexiones, el Iberia persigue su viaje. A la entrada de Alsasua, un aficionado dispara al paso del mismo. Lo saludo con la mano y corresponde a mi saludo. La comunión entre los aficionados al ferrocarril es instantánea. Nos olemos. La exuberancia arbórea subiendo a Etxegarate contrasta con el recuerdo de la sequedad castellana que hemos dejado atrás. Las hayas lucen el verde fresco de sus hojas recién estrenadas. Bajando a Legazpia, asomado a la ventanilla, veo venir a nuestro encuentro, a toda máquina, a la salida de un túnel, el flamante Sud-Exprés Irún-Lisboa. Los coches blancos y azules de la SNCF y el ex CIWL intercalado en el centro de su composición lo delatan al instante. A continuación siguen los plateados coches de los CP. Los dos prestigiosos trenes se cruzan a toda velocidad al tiempo que sus maquinistas hacen sonar estruendosamente sus silbatos, ni más ni menos que dos antiguos «liners» de la Cunard cruzándose en pleno Atlántico Norte. Como debe de ser.

Mi viaje termina en Zumárraga. Aquí espero un tren local que me lleva hasta Beasain, donde pasaré la noche en la fonda de la estación. Mañana tengo pensado ir al viaducto de Ormaiztegui para intentar, por enésima vez, «cazar» al Sud-Exprés con buen sol, algo realmente difícil en el País Vasco. Pero los hados me serán favorables. Ante mi profunda sorpresa. ●

EN 1988 SE INICIARA LA CONSTRUCCION

VARIANTE NORTE: UN AMBICIOSO PROYECTO AL SERVICIO DE LA ALTA VELOCIDAD

La pugna entre el ferrocarril y la cordillera carpetovetónica es ya secular. Fruto de esta dilatada confrontación son las actuales líneas de unión entre Madrid y Avila y Madrid y Segovia.

Pero el curso del tiempo trae de modo irrevocable y permanente aires de renovación. Así, ya en nuestro siglo y en la década de los 70 comenzaron a estudiarse nuevas posibilidades más directas de unión ferroviaria entre Madrid y el Norte de la Península, que a la vez abordarían la situación de saturación de las líneas de cercanías de la capital. Y de nuevo había que plantearse el reto, ya viejo, del tren contra la montaña. De este modo nació la idea de la construcción de la variante ferroviaria de Guadarrama, que estuvo barajándose durante casi una década.

La puesta en marcha del PTF ha dejado pequeño el sueño, nunca realizado, de la Variante de Guadarrama. A cambio ha dado a luz un proyecto mucho más amplio, mucho más ambicioso, mucho más indeterminado hoy, pero que surge con el marchamo de «urgente» y que pretende unir el Norte y el Sur ferro-

viario de la Península de un modo rápido, directo y contundente. Tan rápido, directo y contundente como lo haga viable la disponibilidad de dinero, los accidentes de la geología, las exigencias de la ecología y las necesidades del colectivo social.

A la nueva estrella se la conoce ya con el nombre de «Variante Norte».

Las Zorreras como referencia

El proyecto de construcción de la Variante de Guadarrama surge en los primeros compases de la década de los 70 como «segunda fase» de un plan de renovación de infraestructura, que tenía como objetivo prioritario resolver los problemas de saturación en las líneas de cercanías del Noroeste de Madrid. El plan consistía, básicamente, en tender una cuádruple vía que uniera directamente las estaciones de Príncipe Pío y Chamartín con el apeadero de Las Zorreras, al pie de la sierra de Guadarrama. Se diseñaba de este modo un trazado que desplazaría parte del intenso tráfico que hoy

pesa sobre una zona densamente poblada como es el pueblo de Villalba, liquidando además fuertes pendientes y curvas de radio 400. Dos de las cuatro vías se especializarían en servicio de cercanías, y las otras dos en trayectos de largo recorrido.

Teniendo como punto de referencia Las Zorreras, era lógico que para establecer la unión con la red ferroviaria del Norte del país se pensara en la construcción de una nueva línea que atravesaría la sierra por su punto menos abrupto, en trazado paralelo a los túneles de la autopista de La Coruña. Y así nació el proyecto de la Variante de Guadarrama, que a finales de 1986 se encontraba tan a punto de convertirse en realidad, que ya obraba en manos del Ministerio de Trabajo, Turismo y Comunicaciones y de RENFE un proyecto constructivo a escala 20.000.

El PTF: una apuesta por la modernidad

Pero en noviembre de 1986 había estallado en el mundo ferroviario una revolución que llevaba el nombre de PTF y esgrimía la bandera de la alta velocidad. Muchos de los proyectos que esperaban un inminente pistoletazo de salida en las mesas de los despachos quedaron de la noche a la mañana anticuados. A la luz de las nuevas posibilidades, de las nuevas ambiciones, la cuádruple vía de la línea entre Madrid y Las Zorreras resultaba cuando menos localista y lenta, in-

capitada para rebasar los ciento cuarenta kilómetros por hora. A la luz de las nuevas ambiciones y de las nuevas posibilidades, la Variante de Guadarrama se veía desplazada, sinuosa, encajonada. La contundencia con que había tomado cuerpo la línea de alta velocidad entre Madrid y Sevilla obligaba a plantearse de inmediato la construcción de una variante similar hacia el Norte del país, desvinculada de la problemática de saturación de las cercanías de la capital, que completara la espina dorsal ferroviaria de la Península a más de 200 kilómetros por hora.

A la fecha de hoy, el proyecto de la Variante Norte se encuentra en la mesa de los técnicos, que se han tomado en serio el ejercicio de criterios tales como la ambición y la libertad de diseño al servicio del objetivo que se define como prioritario: la vinculación ferroviaria directa y rápida de Madrid con el Norte de la Red, para la que se barajan hasta cinco alternativas diferentes.

Con el precedente del rapidísimo diseño del proyecto y contratación de las obras de la variante Alcolea-Brazatortas, los responsables del Ministerio de Transportes y de RENFE se muestran optimistas a la hora de establecer plazos de ejecución para los pertinentes estudios, negociaciones y realizaciones que les permitan contratar las primeras obras de la «Variante Norte» para el mes de diciembre de 1988, con el horizonte de 1996 como fecha de puesta en funcionamiento de esta nueva línea de alta velocidad. ANTONIO RUIZ DEL ARBOL.