

LAS VIAS VERDES EN LA COMUNIDAD DE MADRID

Miguel Jiménez Vega
Fundación de los Ferrocarriles Españoles

Presentación: de ferrocarril a vía verde.

Hace exactamente 150 años que los primeros kilómetros de raíl fueron tendidos en la, por entonces, provincia de Madrid. Desde entonces a hoy, unos cuantos cientos de kilómetros de tendido ferroviario han ido tramando el territorio madrileño, en un afán no ya de tender una malla interna, sino más bien en el sentido de crear los trazados necesarios para acceder a los diversos puntos de España hacia donde se tendieron estos ferrocarriles.

Estos ferrocarriles prestaron a la sociedad (y en su mayor parte aún lo siguen haciendo) un impagable servicio, sirviendo de impulso al desarrollo económico y social de la zona centro española. Pero algunos de ellos, como también se expone en el marco de este Congreso, tras años de azarosa existencia, fueron cerrados prematuramente, muchos años antes de llegar a ser nuevamente demandados por la sociedad metropolitana en la que se convirtió la Comunidad de Madrid a partir de los años 70.

Hoy, algunos de estos trazados clausurados tienen la ocasión de prestar un nuevo servicio a los ciudadanos de la Comunidad de Madrid y, obvio es decirlo, al cualquier persona que quiera disfrutar de ellos: estos trazados de ferrocarril en desuso se están convirtiendo en vías verdes.

La primera pregunta que puede surgir al ver el título de esta comunicación es: ¿qué son las vías verdes?. Sobradamente se expone en otra comunicación presentada a este Congreso, pero, a modo de síntesis, una definición muy ajustada, formulada en la convocatoria del III Congreso Internacional de Vías Verdes, es la siguiente: *ALas Vías Verdes son infraestructuras autónomas, destinadas al tráfico no motorizado (ciclistas, caminantes, personas con movilidad reducida...) que utilizan antiguas infraestructuras lineales total o parcialmente fuera de servicio, accesibles y de perfil suave, como las plataformas de ferrocarril en desuso y los caminos de servicio de los canales, interconectadas mediante otros caminos para crear grandes recorridos o redes@.*

Los trazados de ferrocarril son, por definición, de pendientes moderadas. Para superar los desniveles del terrenos, las vías se montan sobre terraplenes, calan trincheras, superan viaductos o se internan en túneles. Frente al escenario de otras rutas en la naturaleza, plegadas a los desniveles naturales, las vías verdes aprovechan la ingente obra creada para la circulación de los trenes para facilitar el paso a ciclistas, caminantes y jinetes. De esta manera ofrecen esta especial bondad de trazado a aquellas personas que tienen ciertas dificultades para acceder de cualquier otra forma (no motorizada) al medio natural. Además de las generosas explicaciones ferroviarias, las vías verdes pueden incorporar los viejos edificios de la estaciones, recuperados para nuevos usos vinculados a los nuevos usuarios. Así restaurantes, albergues, casas rurales, centros de la naturaleza, puntos de alquiler de bicicletas..., se acogen en los antiguos edificios que, en la mayoría de los casos, estaban condenados al olvido y la ruina, habiendo sido

sacados de esta penosa condición en muchas ocasiones merced a los proyectos de vías verdes.

Desde el año 1993, en España, el Programa Vías Verdes, fruto de la colaboración del Ministerio de Medio Ambiente (en aquellos momentos, Ministerio de Obras Públicas, Transportes y Medio Ambiente), Renfe y Feve, con la coordinación de la Fundación de los Ferrocarriles Españoles, ha sido el motor de la recuperación de más 900 kms de antiguos trazados ferroviarios como vías verdes. En este proceso se inició con la elaboración del Inventario de Líneas Ferroviarias en desuso, realizado por la Fundación de los Ferrocarriles Españoles, que detectó la existencia de cerca de 7.000 kms de vías en desuso en toda España.

A partir de entonces, junto a los entes citados anteriormente, se han ido implicando progresivamente gobiernos autónomos, diputaciones, ayuntamientos, consorcios comarcales, ayuntamientos y colectivos ciudadanos, multiplicando los esfuerzos y consiguiendo una inversión pública, hasta el otoño



de 2000, de más de 5.000 MPTA.

Figura 1: Situación actual de las vías verdes en España

Precisamente esta suma de esfuerzos de diversas instituciones, y las mejoras para la calidad de vida de los habitantes de las zonas atravesadas por estas vías verdes (entre otras cuestiones), han hecho acreedor al programa del Premio Hábitat de Naciones Unidas en su edición del año 2000.

El ferrocarril en Madrid

Como se apuntaba al principio de esta comunicación, hace 150 años que los trenes comenzaron a circular hacia la capital de la ribera, Aranjuez, desde la capital del Reino. Desde entonces, en pocos años, la malla de los ferrocarriles nacionales se empezó a tejer desde Madrid hacia Cataluña, Levante, la cornisa cantábrica, Galicia, Extremadura y Andalucía. Cinco líneas se tendieron desde Madrid hacia todos los puntos cardinales. A estas cinco radiales se le sumó, mucho más tardiamente (en 1969) el ferrocarril Madrid-Burgos y, partir de 1976, diversos tramos de la nueva red de cercanías. Toda esta red sigue en pujante actividad y, obviamente, no es marco para el desarrollo de proyectos de vías verdes.

Pero tras el fuerte impulso inicial de construcción de una red nacional, el último tercio del XIX asistió a los primeros balbuceos del acercamiento del ferrocarril hacia otros mercados más regionales. Descartados los ferrocarriles de vía ancha, muy costosos para empeños tan modestos, los nuevos proyectos se plantearon como ferrocarriles de vía estrecha, con menor capacidad de carga y menor velocidad, pero suficientes para atender a un mercado de viajeros y mercancías cautivo por aquellos años de este novedoso sistema de transporte, revolucionario frente a los sistemas vigentes por entonces, basados en la tracción animal sobre penosos caminos de tierra.

Estos ferrocarriles (que a la larga fueron el soporte de los futuros proyectos de vías verdes) básicamente fueron 3: el ferrocarril del Tajuña, el ferrocarril Madrid-Almorox y el ferrocarril Madrid-Colmenar Viejo.

El **Ferrocarril del Tajuña** inició su singladura en 1881. Desde entonces, en sucesivas fases, llegó a tender una red de 160 kms que llegaba, en un fallido intento de arribar a tierras aragonesas, hasta Alocén, remoto confín de la provincia de Guadalajara. Contaba con un ramal de 13 kms que, desde un punto intermedio entre Morata y Perales de Tajuña, ascendía hasta Colmenar de Oreja. Una existencia lánguida, lastrada con los esfuerzos frustrados (y los capitales despilfarrados) de llegar hasta Teruel y, como no, la feroz competencia de la carretera y el éxodo rural, hicieron que el ferrocarril fuera cerrado a viajeros en 1953, siendo reducido poco después a un ramal industrial de 26 kms entre Madrid y Morata de Tajuña. Todo el resto del trazado, desde finales de los años 50, fue desmantelado y abandonado a su suerte. Recientemente, en 1999, la Comunidad de Madrid ha recuperado el tramo Madrid-Arganda como prolongación de la línea 9 del metro madrileño

El **Ferrocarril Madrid Almorox** hizo su aparición algo más tarde. En 1894 se inaugura el primer tramo, hasta Villa del Prado. Poco después se inaugura el tramo final, hasta Almorox, ya en tierras toledanas. Fueron 74 kms de vías tendidas hasta un lugar que se consideraba una etapa más en un camino de mayores pretensiones de recorrido (Talavera de la Reina). A mediados de los años 30 fue incautado por el Estado en un afán de mejorar el servicio y desarrollar nuevas



Foto 1: Estación Alberche, en el Ferrocarril Madrid-Almorox. Procede del libro "Automotores Españoles" de J. Aranguren

prolongaciones que, a pesar del gran volumen de obras ejecutadas, no llegaron a ponerse en servicio. Finalmente, los tramos más rurales del ferrocarril (a partir de Móstoles) fueron clausurados (entre los años 1965 y 1970) cuando se decidió su recuperación como moderno tren de cercanías. El cierre provisional de los tramos extremos se tornó en definitivo con el paso de los años y los trazados fueron levantados y olvidados.

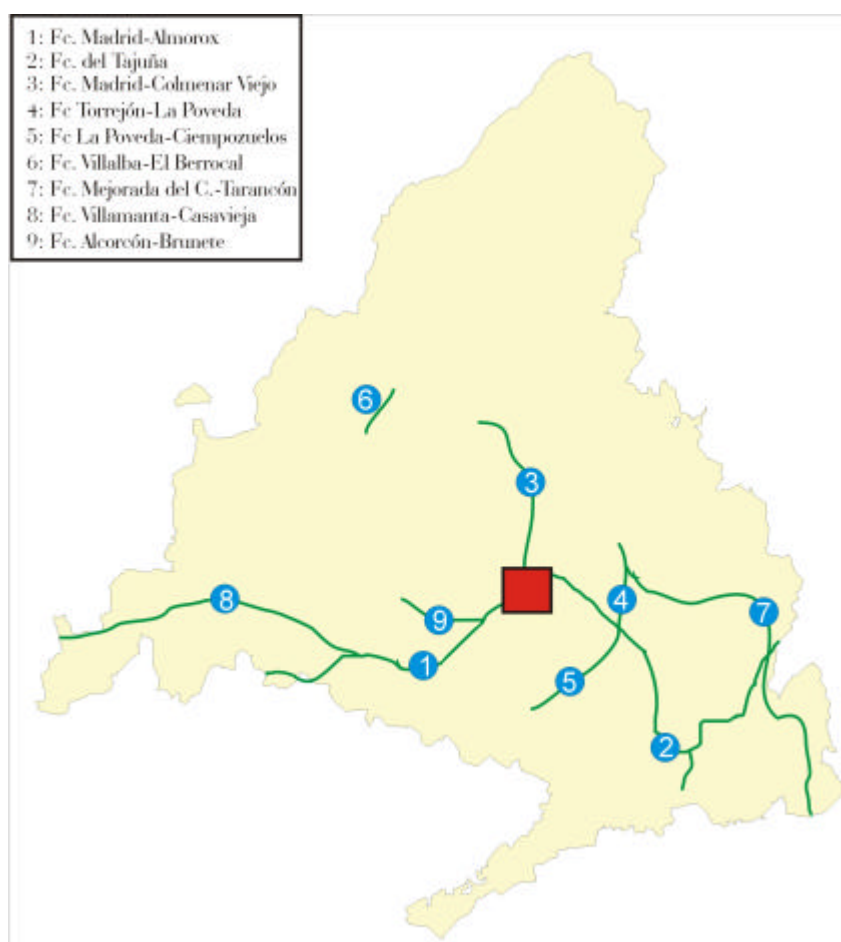


Fig. 2: Líneas de ferrocarril en desuso en la Comunidad de Madrid

Parecida suerte corrió el **Ferrocarril Madrid-Colmenar Viejo**. Inaugurado en 1910, como prolongación de la red de tranvías madrileña, fue deteriorándose progresivamente hasta que tuvo que ser rescatado por el Estado en 1935. Construido en ancho internacional, la reconstrucción de posguerra se realizó en ancho métrico, para facilitar el uso material móvil de segunda mano procedente del resto de los ferrocarriles explotados por el Estado. Finalmente, su bajo tráfico y la construcción paralela del nuevo ferrocarril, en ancho ibérico, Madrid-Burgos, propiciaron su cierre y desmantelamiento en 1955.

A estos ferrocarriles en desuso, se sumaban los ramales industriales de Villalba-El Berrocal, de Torrejón de Ardoz a La Poveda y Ciempozuelos, el de Madrid a Barajas, el estratégico de Mejorada del Campo a Tarancón y el militar de Alcorcón a Brunete. A éstos se añadían las explanaciones construidas y nunca abiertas al tráfico ferroviario entre Villamanta y Rozas de Puerto Real.

Tramo en desuso	Longitud (en kms)
FUENCARRAL-COLMENAR VIEJO	23
MÓSTOLES-ALAMÍN	50
VILLALBA DE GUADARRAMA-EL BERROCAL	11
VILLAMANTA-ROZAS DE PUERTO REAL	41
ARGANDA.AMBITE-COLMENAR DE OREJA	62
ALCORCÓN-BRUNETE	22
MADRID-BARAJAS	6
MEJORADA DEL CAMPO-.ESTREmera	63
TORREJÓN DE ARDOZ-LA POVEDA-CIEMPOZUELOS	40

Cuadro 1: Trazados ferroviarios en desuso en la Comunidad de Madrid

Primeros intentos de vías verdes

Se llega así mediados de los años setenta con un patrimonio ferroviario de vías en desuso de cierta entidad: nada menos que 318 kms de vías. Estas suponen cerca del 4% del volumen total de ferrocarriles en desuso en España, dando por tanto una densidad ciertamente alta: 1 km de vía abandonada por cada 39 km² (la segunda de toda España, sólo superada por el País Vasco).



Foto 2: Restos del puente del Ferrocarril Madrid-Almorox sobre el río Alberche

Así, mientras estos ferrocarriles de vía estrecha y los ramales industriales iban perdiendo poco a poco su importancia, desapareciendo paulatinamente del mapa ferroviario regional, la ciudad iba creciendo,

creándose una nueva dinámica área urbana y metropolitana. Los millones de habitantes de esta gigantesca conurbación eran demandantes de los servicios básicos que el Estado cubre: educación, sanidad, acceso a la cultura, transportes. Pero frente a estas demandas básicas, en los últimos años se ha incorporado con pujanza una nueva: la creación de infraestructuras que mejoren la calidad de vida de los ciudadanos, que propicien la práctica de deportes y que faciliten el acceso al entorno natural.



Foto 3 Ciclistas en un viaducto sobre el embalse de Picadas. Potencial Vía Verde del Alberche

Embalse de Picadas, perteneciente al ferrocarril inconcluso Villamanta-Casavieja. Este proyecto, de 6 kms de longitud, nunca fue ejecutado.

Estos proyectos adolecían de una cierta falta de solución a problemas de índole jurídica y modelos de gestión de la futura actuación. Además, los citados proyectos fueron elaborados desde los escalones más altos de la administración, sin un suficiente respaldo de las instituciones locales. De esta manera fueron olvidados y las iniciativas sobre vías verdes en Madrid fueron aparcadas hasta el año 1997.

Actuaciones llevadas a cabo por la Comunidad de Madrid

Tras unos años de paralización de iniciativas, en 1997, la Comunidad de Madrid, a través de su Consejería de Obras Públicas, Urbanismo y Transportes (en adelante COPUT) encargó a la Fundación de los Ferrocarriles Españoles un primer *Estudio de Identificación de Líneas Ferroviarias en Desuso de la Comunidad de Madrid*. Este trabajo tenía una sólida base de trabajo de campo, localizando sobre

el terreno cada uno de los trazados y describiendo su situación. En este primer trabajo se mostraba cartográficamente, a escala 1:25.000, la localización de estos trazados y su estado actual, indicando si conservaban el carril, si estaban transitables, intransitables o si habían desaparecido completamente (fuera por roturas, crecimientos residenciales, construcción de carreteras....)

Al tiempo de finalizar estos trabajos, la COPUT estaba preparando la construcción del nuevo tramo de la nueva línea 9 del Metro de Madrid. Esta prolongación, por primera vez, hacía salir a la red de Metro de los confines del término municipal de Madrid, llevando los trenes hasta la ciudad de Arganda. Dentro de dicho proyecto ferroviario, la COPUT incluyó un apartado para la recuperación como vía verde del tramo Morata de Tajuña-Ambite, sección del ferrocarril que ya entonces estaba completamente fuera de servicio y desmantelada y no contemplada en los planes de construcción del Metro.

Así, mientras se desarrollaban las obras del Metro, se iniciaban las de recuperación del resto del trazado como vía verde. Esta obra no estuvo exenta de dificultades. Por un lado, gran parte del trazado

ferroviario, especialmente entre Perales de Tajuña y Orusco de Tajuña, estaba absolutamente irrecuperable, debido a la construcción de numerosos inmuebles y viales sobre la antigua vía. De hecho, para dar continuidad al trazado, hubo que acondicionar algunas pistas rurales de la vega para el paso de caminantes y ciclistas, homogeneizándolas con el resto de la vía verde desarrollada sobre trazado ferroviario. También la falta de resolución de temas patrimoniales en algún punto de la vía hizo que se tuvieran que abandonar y desligar del proyecto algunos pocos cientos de metros ya ejecutados.



Foto 4: Vía Verde del Tajuña

Superados todos estos problemas, en 1999 la Comunidad de Madrid inauguró formalmente el primer tramo de esta vía verde que, finalmente, se desarrolló solamente entre Morata de Tajuña y Carabaña, dejando para otras fases el tramo final de Carabaña a Ambite. Esta vía verde discurría sobre 21 kms, de los cuales 11 se trazaron sobre pistas rurales. En diciembre de 2000 la Comunidad de Madrid completó las previsiones del proyecto inicial, recuperando los 10 kms finales entre Carabaña y la estación de Ambite, última del antiguo Ferrocarril del Tajuña en la provincia de Madrid.

Este trazado se desarrolló sobre plataforma ferroviaria entre Orusco y Ambite (6 kms). Los otros 4 kilómetros se trazaron sobre una pista rural paralela al trazado del Ferrocarril de los 40 días (estratégico Torrejón-Mejorada-Orusco-Tarancón). Desde el mismo momento de su inauguración, es un trazado que está teniendo un gran éxito y que está llamado a ser aún más visitado cuando se concluyan las ampliaciones proyectadas.

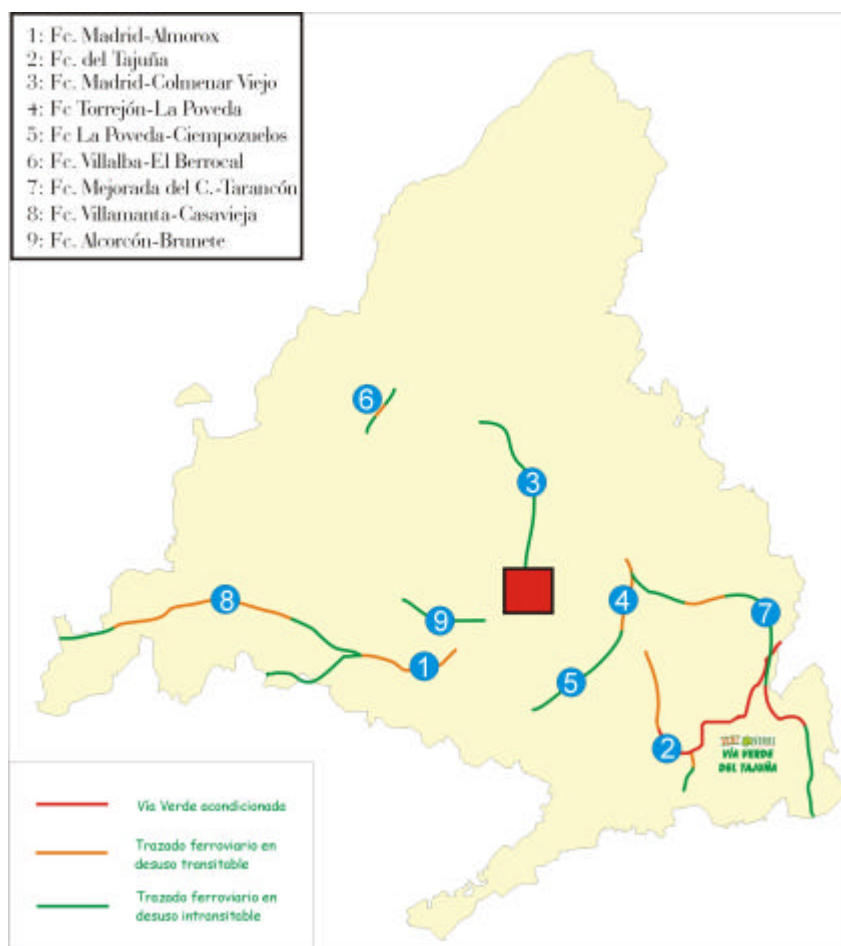


Fig 3: Situación actuales de las vías verdes en la Comunidad de Madrid

Volviendo al año 1997, cuando se planteó la construcción de la nueva línea de Metro, los primeros proyectos contemplaban que ésta sería compatible con el ferrocarril del Tajuña, por entonces aún en servicio (entre Morata de Tajuña y Vicálvaro) como ferrocarril industrial especializado en el transporte de mineral, con el cual coincidía en todo su recorrido la nueva línea de Metro. Pero la presencia de algunos puntos de complejo trazado, especialmente al paso por las urbanizaciones de Rivas, hizo que finalmente la Comunidad de Madrid desestimara la coexistencia de los dos trazados ferroviarios (el del Metro y del FC. del Tajuña), llegándose a un convenio entre la COPUT y el ferrocarril para el desmantelamiento de la vía industrial y la utilización de su trazado para la construcción del Metro. Esto propició que quedaran

libres de afecciones ferroviarias otros 12 kms de trazado (desde Arganda hasta la cantera de Cornicabra). Por ello la COPUT ha encargado el otoño de 2000 la redacción de un nuevo proyecto constructivo para adecuar como vía verde todo el tramo desde Arganda hasta enlazar con el resto de la Vía Verde del Tajuña a la entrada de Morata de Tajuña, en total 15 kms más. Cuando esta obra esté ejecutada, la Vía Verde del Tajuña tendrá una longitud total de 47 kms. Además, esta prolongación permitirá a la Vía Verde tener un acceso directo desde la red del metro madrileño en Arganda, dotándola así de una accesibilidad excepcional.

En esta misma zona de la Comunidad de Madrid se han llevado a cabo proyectos de recuperación de otros antiguos trazados ferroviarios en desuso. Así, en las proximidades de Carabaña, conectada con la Vía Verde del Tajuña, se está recuperando, parcialmente, el trazado del Ferrocarril de los 40 días, en su tramo de aproximación a Estremera. Como en el caso anterior, la nueva vía verde no se desarrolla íntegramente sobre la antigua explanación ferroviaria, sumando un recorrido total de 26 kms.



Foto 5: Espectacular trinchera del Ferrocarril de los 40 días en las proximidades de Estremera

El futuro.

Actualmente, la COPUT sigue siendo la protagonista en el proceso de recuperación de los antiguos trazados ferroviarios para su nuevo uso como Vía Verde. Los planes de trabajo más avanzados siguen enfilados hacia la zona sureste de la Comunidad.



Así, a finales del otoño de 2000 está en fase de conclusión la redacción de un proyecto que plantea la recuperación de la plataforma del Ferrocarril de los 40 días entre Torrejón de Ardoz y Orusco. Son cerca de 40 kms que unirán la populosa área del Corredor del Henares con un entorno natural muy próximo que goza de un atractivo sabor rural. Además, esta nueva vía verde tendría conexión con la Vía Verde del Tajuña en Orusco. Cuando esta obra esté ejecutada, será posible realizar recorridos por la comarca del sureste madrileño en una longitud cercana a los 120 kms sobre vías verdes. Estos recorridos pueden complementarse

con los cercanos carriles bici que la Comunidad de Madrid ha desarrollado en paralelo a carreteras por la vega del Jarama, en las proximidades de San Martín de la Vega. Será una red que, además, tendrán múltiples accesos por transporte público de calidad: la red de Cercanías de Renfe (estación de Torrejón de Ardoz y futura estación de San Martín de la Vega) y metro (estación de Arganda).

A medio plazo, los proyectos de vía verde que se están desarrollando sobre el ferrocarril del Tajuña en la provincia de Guadalajara auguran fácilmente que el tramo madrileño de la Vía Verde del Tajuña se prolongue hasta el límite provincial (distante tan sólo 3 kms del actual término de la vía verde en Ambite), conectando con una futura vía verde de más de 60 kms que llegaría hasta los embalses del Alto Tajo. Las dimensiones de esta futura red de vías verdes, ya entonces con carácter intercomunitario, se muestran imponentes.

En la zona oeste de la Comunidad de Madrid la situación está en fase menos madura. El ferrocarril Madrid-Almorox, recuperado como eje crucial de la más importante línea de las Cercanías madrileñas, la C-5 entre Madrid y Móstoles, tiene perspectivas muy claras de ser recuperado en clave ferroviaria hasta Navalcarnero. Los colectivos ecologistas de la zona han planteado propuestas para su recuperación como vía verde que, aparentemente, son antagónicas con las iniciativas municipales y regionales de ampliación



Foto 7: Potencial Vía Verde del Alberche bajo los pinares de Pelayos de la Presa.

de la C-5. No obstante, dada la clara y fehaciente demanda local de crear un corredor de acceso desde la populosa área metropolitana Alcorcón-Móstoles hacia el futuro Parque Regional del Guadarrama, cabe

imaginar la creación de una nueva vía verde desarrollada al tiempo de la construcción de la futura nueva línea de Cercanías. Es más, es previsible que gran parte de la explanación del antiguo ferrocarril de vía estrecha sea absolutamente inutilizable para el ferrocarril, dada la precariedad de sus radios de curva, no compatibles con una explotación ferroviaria actual. Por ello, de la futura obra quedarán grandes tramos del antiguo ferrocarril sin ser recuperados que, complementados con itinerarios de nueva creación, pueden ser soporte de una futura vía verde que canalizaría las expectativas de ocio al aire libre de un área urbana con más de 350.000 personas en un radio a 5 kms de la vía, con una magnífica accesibilidad para el resto de la Comunidad a través, precisamente, de la línea C-5 de las Cercanías de Madrid.

El resto del trazado, desde Navalcarnero hacia Villa del Prado no tiene por ahora (ni se preve a largo plazo) expectativas de recuperación ferroviaria y da acceso a parajes de alto valor ambiental, especialmente a la ribera del río Alberche y los densos pinares de Almorox.

A orillas del embalse de Picadas, en las proximidades de San Martín de Valdeiglesias (en el extremo oeste de la Comunidad) se localiza la plataforma del ferrocarril Villamanta-Casavieja, realizada en los años 30 pero que nunca fue inaugurada. En el tramo a la vera del embalse la plataforma tiene un excelente estado de conservación y actualmente es usada por un gran número de personas que disfrutan de unos paisajes naturales de gran belleza.

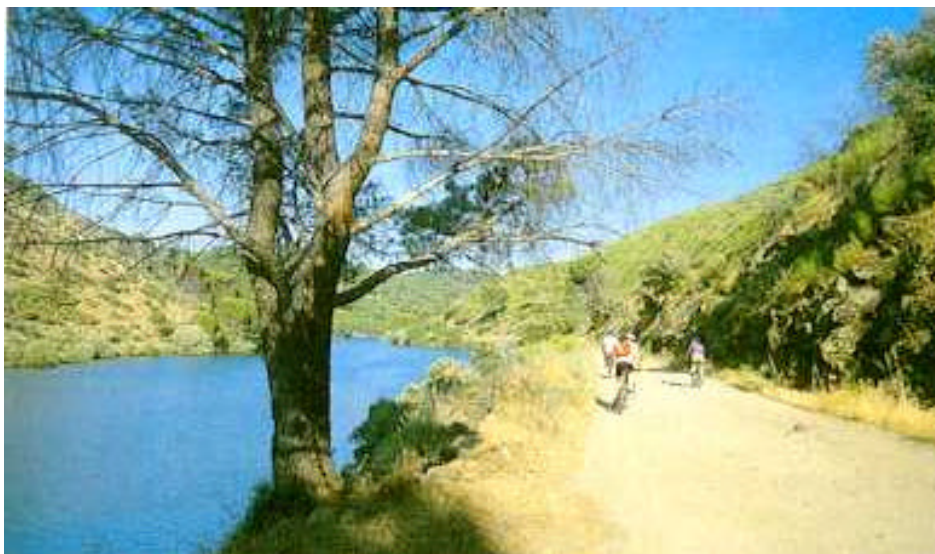


Foto 8: Ciclistas a orillas del embalse de Picadas por la potencial Vía Verde del Alberche

Salvo los fallidos proyectos de recuperación como vía verde de los primeros años noventa, no ha habido nuevas iniciativas que planteen la preservación de este itinerario de su actual uso indiscriminado por vehículos a motor, uso que, a pesar de una reciente obra de mejora, deteriora sensiblemente tanto el estado de conservación de la explanación como la calidad ambiental de uno de los parajes serranos más bellos de la Comunidad. La reciente apertura de una trinchera derrumbada próxima al dique de Picadas ha propiciado que esta ruta, hasta entonces sin salida, se convierta en un itinerario de paso entre la zona de Aldea del Fresno y Pelayos de la Presa. Esta opción, afortunadamente, aún no es muy conocida y, dado

que hay una carretera que hace el mismo itinerario, solo es usada por personas con voluntad de acceder a este paraje específico.

La plataforma de este antiguo ferrocarril se conserva en aceptable estado (por ahora) entre el dique del embalse de Picadas y el término municipal de Cadalso de los Vidrios, pasando por las localidades de Pelayos de la Presa y San Martín de Valdeiglesias, esta última de cierto valor turístico. La recuperación de todo este tramo generaría una nueva ruta, la Vía Verde del Alberche, de 20 kms de longitud. Este itinerario, mediante el uso de pistas rurales, podría interconectarse con otra potencial vía verde sobre el trazado del ferrocarril de Almorox, distante tan solo 17 kms. De esta manera se crearía una interesante red de itinerarios, básicamente vías verdes sobre antiguos trazados ferroviarios, en parajes de alto valor natural y atractivo turístico.

El resto de los trazados presentados al principio de esta comunicación tienen severas dificultades para su recuperación como vía verde debido a las múltiples agresiones de todo tipo que sus trazados han sufrido a lo largo de los años.

En suma, la Comunidad de Madrid está en una excelente posición para crear una auténtica *malla* de vías verdes, una red de itinerarios capaces de satisfacer las demandas de ocio al aire libre seguro y accesible a toda la población de una de las mayores áreas metropolitanas de España.