

Estación del puerto de Navacerrada. Arriba, a la izquierda, el ferrocarril eléctrico de Guadarrama atraviesa la sierra madrileña. A la derecha, estación de Los Cotos, en la perfecta soledad de un día hábil.

NAVACERRADA A DOS PASOS DE MADRID

Por EDUA



No falta la tentación de titular este reportaje: Navacerrada, a dos pasos de Madrid, símbolo de un fracaso. El fracaso, naturalmente, no sería de la nieve, ni de las montañas, ni del mismo tren: sería, así como el que no quiere la cosa, de la propia civilización. Vamos a explicarlo. Ya todo el mundo conoce las maravillas que encierra el puerto de Navacerrada, desde la nieve —cuando la hay— a los pinos gigantes y al frío estimulador, o desde la fabada para hambrientos deportistas al sol que ateza el rostro, o desde la ventisca a los leños crepitando en la chimenea, en fin, una serie de sugerencias y estímulos que no le vamos a descubrir a nadie. Todo el mundo conoce también, aún mejor, las miserias de la urbe, el aire podrido, el infierno ruidoso, el malhumor. Bien. Navacerrada está por ferrocarril a unos setenta kilómetros. Y en Madrid hay ya más de cuatro millones de habitantes.

Visitar Navacerrada un día por la mañana, un martes de enero, por ejemplo, es lo que nos da la imagen del fracaso

casetas para alquiler de esquís, alguna pareja despistada y los que trabajan sobre la vía del tren tendiendo los

cables del CTC ¿Dónde está la masa juvenil estentórea? Ah, eso en domingo y días festivos. Entonces todas las carreteras y todas las unidades de tren son pocas. Y ahora se da el fenómeno de la soledad, de todo ese inmenso derroche vacío, del olor a pino y a frío que no llena los pulmones de nadie, de los trenes que suben y bajan silenciosamente. Las personas, entre tanto, ahí, a dos pasos, como topos, se adentran en los túneles y se persiguen por el asfalto grasiento, invadiéndose mutuamente, y el domin-



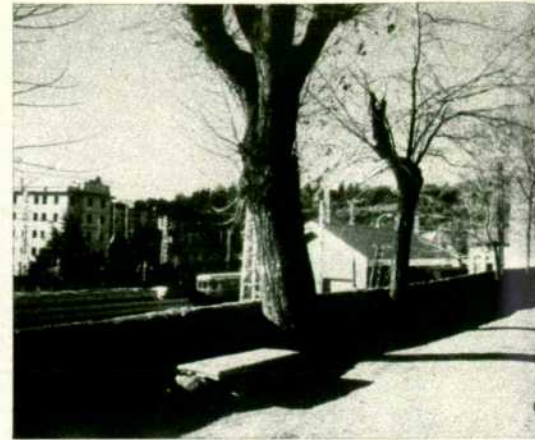
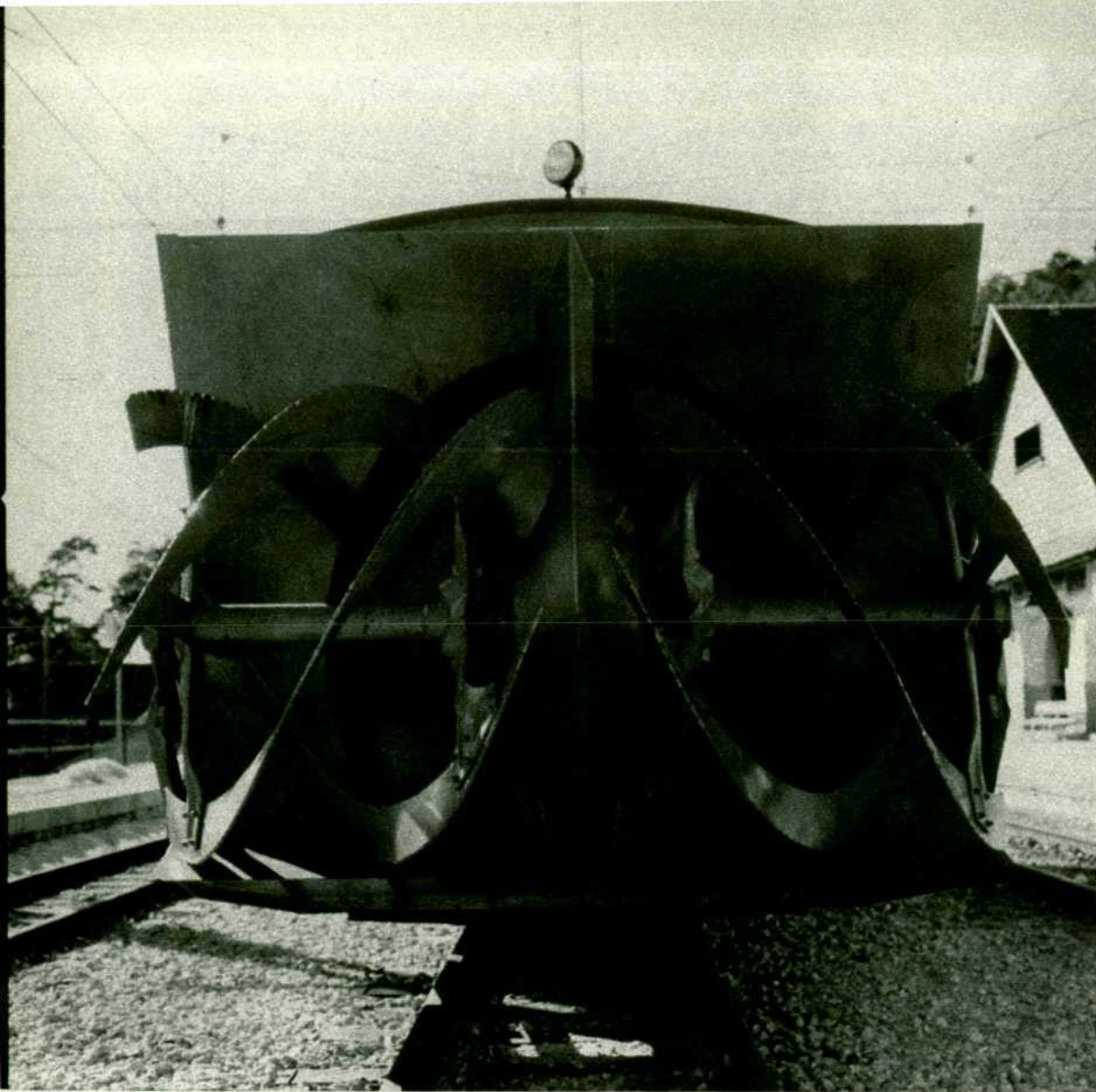
El automotor baja del puerto y atraviesa Cercedilla.

de la civilización, de la estructura de la sociedad y del absurdo curso que sigue. Pues en Navacerrada una mañana laborable de invierno —en Navacerrada, a dos pasos de una urbe con cuatro millones de habitantes— no hay absolutamente nadie, y de este «absolutamente nadie» quedan exceptuados, desde luego, los dueños de los bares vacíos, los empleados de las

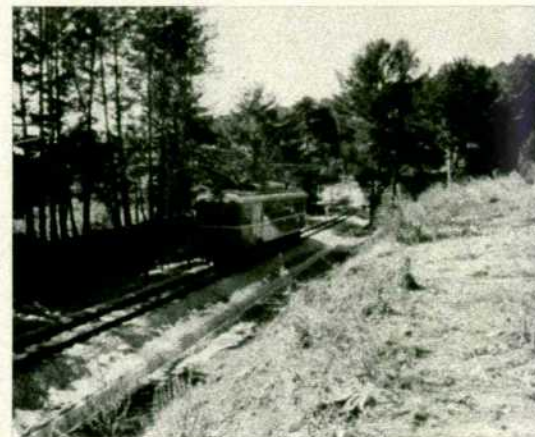
- **El ferrocarril eléctrico de vía estrecha sube a 1.760 metros, que es la altura del puerto ferroviario, aunque el de carretera discurre a 1.860 metros.**

A,

DO TIJERAS



A la izquierda, preparada la máquina quitanieves, con su aire de gigantesco insecto mecánico. Arriba, de Cercedilla parten los automotores para remontar el puerto. Abajo, el ferrocarril eléctrico de Guadarrama en un punto de su recorrido.



do y día festivo, como si sonara una trompeta, toda la gente cambia de sitio para seguir invadiéndose. Parece que el secreto consiste en estorbarse unos a otros. Y en los días llamados **hábiles** es una verdadera calamidad contemplar la Naturaleza, tan bella y necesaria como olvidada, negada, sin que la gente, los permisos, los escalonamientos y las costumbres hayan conseguido organizarse de manera que el catapultado colectivo no sea tan feroz ni tan apeñado en un solo sitio. Por eso hablamos de Navacerrada, a dos pasos de cuatro millones de habitantes, como el símbolo del fracaso de una manera del ser social.

LAS DOS MESETAS EN UNA MIRADA

El puerto de Navacerrada se abre entre las Cabezas de Hierro y los altos de las Gua-

ramillas, al Este, y Siete Picos, al Oeste, en la sierra de Guadarrama. En su punto más elevado, a 1.886 metros, se halla situado el balcón de las Dos Castillas, desde el que se divisa un hermoso paisaje integrado por las dos mesetas de referencia. Es también, con el de Tosas, una importante estación para los deportes de invierno. Tiene pistas de esquí con desniveles de 600 metros, en una zona de nieves de 42 kilómetros cuadrados. Telesillas, albergues, hoteles, chalets, la emoción de la altura, la faz de la llanada, el gozo inacostumbrado de la nieve y la proximidad de la laguna de Peñalara son los primeros ingredientes que ofrece la majestad del paraje, ya tempranamente alcanzado por el ferrocarril, cuando Navacerrada era aún más virgen y carecía de alojamientos a lo largo del trayecto.

LO CONSTRUYO UN GRUPO DE ENTUSIASTAS DEL MONNAÏSMO

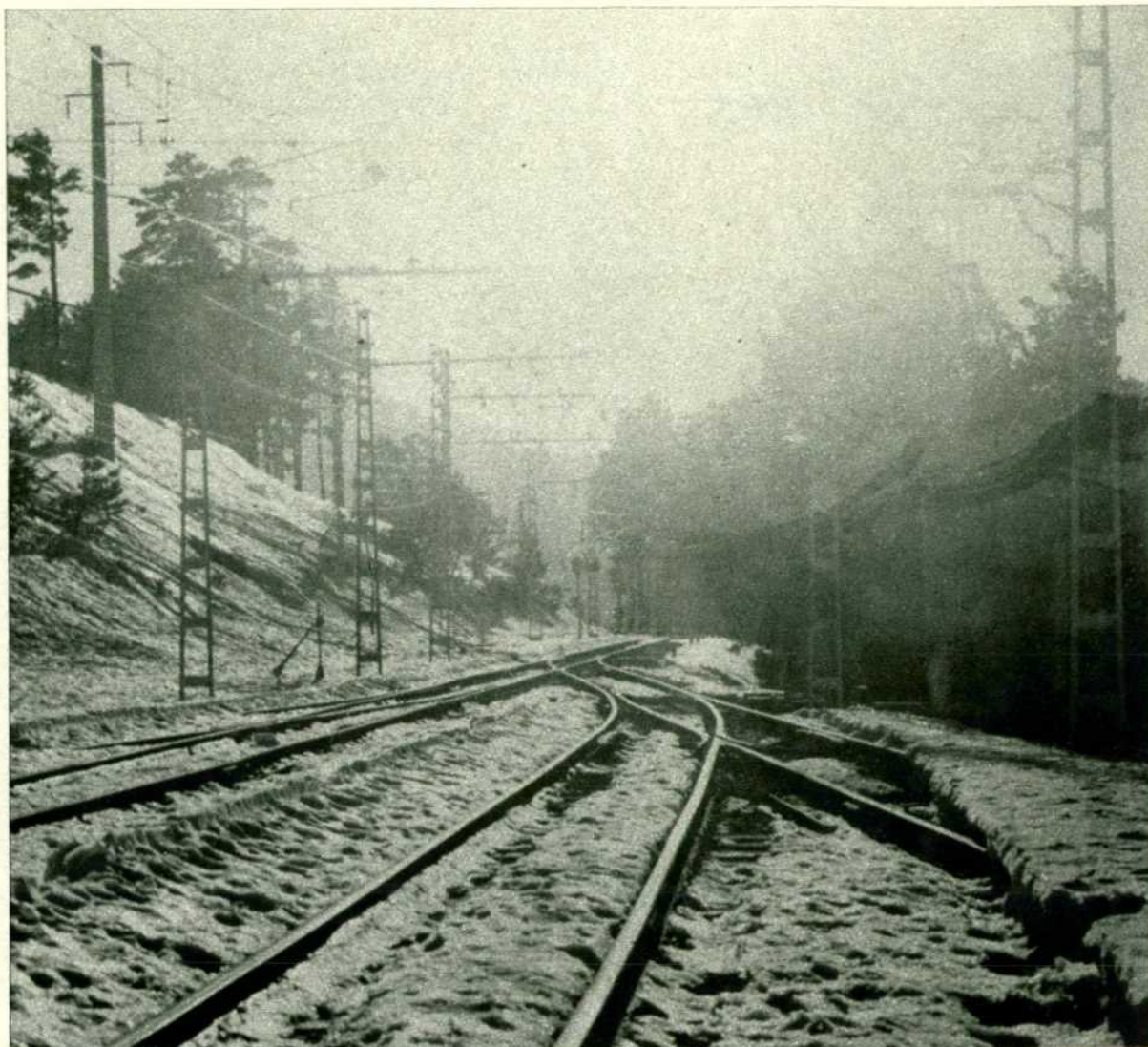
El ferrocarril eléctrico del Guadarrama fue construido entre los años 1918 y 1923 por un grupo de entusiastas del montañismo, y, según escribe José de Aguinaga (**Ferrocarriles de Montaña. Cien años de ferrocarril en España**, 1948), sin apoyos bancarios ni estatales, por lo que el grupo, más tarde convertido en sociedad, se sintió orgulloso cuando lo vio circular. Durante la guerra civil estuvo sin servicio, y ahora lo explota Renfe, que ha acometido la renovación de vía y el remozamiento de los vehículos. La prolongación al puerto de los Cotos se puso en servicio en noviembre de 1964, siete kilómetros que se le añadieron para dominar la vertiente Norte de la sierra. De Cercedilla

al puerto de Navacerrada, doce kilómetros, este ferrocarril de vía estrecha «trepa» o salva los 600 metros largos que hay de diferencia en la altura sobre el nivel del mar de los enclaves citados.

RASGOS ANECDOTICOS

Todo viaje reporta matices humanos y anecdóticos, insignificantes a veces o tan cotidianos que no vale la pena citar, pero qué duda cabe que la experiencia personal completa el reflejo mecánico de las máquinas y las catenarias. La asolerada cantina de Cercedilla, por ejemplo, ya no la regenta el mismo hombre afable, acogedor, asturiano tocado con una gran boina, don Moisés. Ahora es una espléndida cafetería que le da mayor realce a la estación, con su exorno de faroles y placas, y

El puerto de Navacerrada es una de las comunicaciones naturales entre las dos submesetas.



La espolvoreada luz de la nieve. La línea Cercedilla-Navacerrada fue construida por un grupo de entusiastas del montañismo.

don Moisés se ha refugiado en un estanco, cercano al ruido de los trenes. Estamos por lo moderno y cómodo, claro, pero también gusta poner un poco de afectividad a las cosas viejas y entrañables que desaparecen.

Otro signo anecdótico lo protagonizó un señor viajero, cámara fotográfica en mano y con una afición por el ferrocarril que le salía a los ojos. Su conocimiento del tema era perfecto, y luego resultó ser suscriptor de **Vía libre**, y miembro de la Asociación de Amigos del Ferrocarril, aparte de sus otras actividades profesionales en el Consejo Superior de Investigaciones Científicas. Nombre, don Antonio Agulló. Sus preferencias radicales se centraban en los ferrocarriles de vía estrecha. «¿Por qué?» —le preguntamos—. «Sencillo —respondió—. Porque son muy

monos, son muy monos». Los hombres del CTC comen al sol en el andén de Navacerrada. En el de Los Cotos hay diez centímetros de nieve dura. La temperatura alcanza cotas elevadas, pero a la caída del sol se alza el viento frío y ya no hay quien pare allí. La máquina quitanieves se alza impresionante con sus palas pulverizadoras. Se aguanta el frío a pie firme, mientras se aguarda en pleno Siete Picos —olor de troncos aserrados y la última luz solar dorando las cumbres tapizadas de pinos— el paso de la unidad para sacar esmeraldas fotos, y mientras el señor Agulló bucea en su memoria y nos facilita a retazos la historia de este ferrocarril, desde los grandes proyectos que existen —construcción de dos funiculares (a Valdemartín y Peñalara) y prolongación de la línea por el va-

lle del Paular para enlazar con el Madrid-Burgos— y las incidencias de construcción y explotación (cesión de la sociedad propietaria del ferrocarril primero a la Compañía del Norte y después a Rente), hasta las características del material motor y móvil. «La Ley de 30 de marzo de 1954 —declara el señor Agulló— autorizó la adquisición del ferrocarril Cercedilla-Navacerrada a la Sociedad Ferrocarril Eléctrico del Guadarrama mediante el estipendio de cuatro millones de pesetas».

ESTACION NOCTURNA AL PIE DE GUADARRAMA

El material primitivo, que era de madera, se ha remozado por completo, aun manteniendo chasis y motores. Ha sido sustituida la carrocería

por otra metálica, y los asientos son más cómodos y funcionales. El parque total de la línea cuenta con cuatro motores, tres remolques, una máquina quitanieves y cinco vagones de diverso uso. Mientras hablamos cae la noche, y abajo —estamos encima del túnel de Cercedilla— empiezan a brotar puntos luminosos. Las oficinas de la estación se encienden, y los rótulos y las señales ferroviarias. Un tren iluminado se estaciona. Es el momento de apretar el disparador de la cámara fotográfica, y decir adiós. La esperanza es grabar en la placa, con más elocuencia que las palabras, ese conjunto sugestivo de la estación con sus luces, al pie de la Bola del Mundo, en el momento en que todavía el cielo respira un resplandor gris. ■ E. T. (Reportaje gráfico A. CALVO).

A TRAVES DE LAS
TARJETAS POSTALES

A LA BUSCA DEL TIEMPO DEL TREN

Por FERNANDO F. SANZ

Una imagen vale por mil palabras,
dice un viejo proverbio chino.
Nuestra vida, nuestros recuerdos,
son, en definitiva, una sucesión

de imágenes
que se van quedando grabadas
en nuestra memoria y nos conforman
las ideas y los sentimientos.

Ahora que vivimos
la época de la imagen desde
la televisión a los «posters», pasando
por el cine y las ilustraciones,
estas formas de expresión
han sustituido en buena parte la vieja
cultura del libro

o de la misma transmisión oral
de la experiencia y el saber.
No obstante, el hombre siempre
ha tenido un afán
de reflejar o, mejor aún, inmovilizar
las cosas que veía
tal vez por deseo de supervivencia
implícito en nuestra naturaleza
o también por la necesidad
de transformarla.

