

REFLEXIONES SUGERIDAS POR UN VIAJE A SUIZA

LA RED DE FERROCARRILES DE MONTAÑA DEL GUADARRAMA ES DEL MAYOR INTERÉS ECONÓMICO NACIONAL, POR LO QUE DEBE COMPLETARSE INMEDIATAMENTE

Por JOSÉ DE AGUINAGA, Ingeniero de Caminos.

Consideramos del mayor interés la sencilla comparación que hace el autor entre la red ferroviaria de montaña, construida últimamente en Suiza, en el macizo montañoso denominado Oberland-Bernois, y la que propone para nuestra sierra de Guadarrama, cuyas ventajas evidentes se enumeran en el presente artículo.

Una de las grandes preocupaciones que la gran guerra ha dejado a todas las naciones europeas es la de superar, o por lo menos nivelar, su balanza comercial con el fin de disponer de las divisas necesarias para compras en el extranjero, ya que es un hecho que ninguna se puede bastar a sí misma. Las que, como Holanda, Bélgica, Portugal, tienen grandes colonias, encuentran solución a este problema monetario vendiendo los artículos que les producen; pero las que carecen de ellas, o son de poca importancia, comparada con la de la metrópoli, tienen que ingeniarse para resolverlo.

Un caso típico es Suiza, país minúsculo, con sólo una riqueza normal en productos forestales y agrícolas, sin yacimientos de materias primas y déficit de alimenticias, y, sin embargo, ha encontrado la manera de obtener abundantes divisas para adquirir unas y otras, exportando mano de obra en forma de productos manufacturados de alta calidad, y sobre todo, fomentando el turismo en proporciones no igualadas. Ciertamente para esto cuenta con una base de primer orden en lo grandioso y pintoresco del país; pero también hay que reconocer que su visita ha sido preparada tan inteligente y cuidadosamente, que por sí misma constituye un placer, ya que, tanto en los altos picos como en los escondidos valles y al borde de los lagos, hay hoteles confortables servidos por ferrocarriles, funiculares y vapores, todos maravillosamente tenidos, que facilitan tanto el placentero turismo estival como el más emotivo de los deportes de invierno.

El resultado económico de toda esta organización es que, según noticias recientemente publicadas, recogen la mayor parte de los 15 millones de libras que el turismo inglés gasta mensualmente en el extranjero. "Casi tanto como el total de nuestras exportaciones a Inglaterra en un año." A esta cantidad hay que agregar los dólares que los americanos del Norte, y los pesos que los del Sur, gastan allí abundantemente, y gracias a los que Suiza ha podido comprar, en estos

días, con holgura, 20 000 toneladas del codiciado aceite de linaza...

Este espectacular ejemplo es forzoso que nos haga reflexionar seriamente sobre lo que podría valer para la economía española la circunstancia especialísima de que Madrid es la única capital europea que, además de sus atractivos peculiares, puede ofrecer, gracias a la proximidad de su incomparable Sierra del Guadarrama, con un viaje de sólo una hora, excursiones de montaña en las que, durante siete meses del año, se pueden practicar los deportes de nieve.

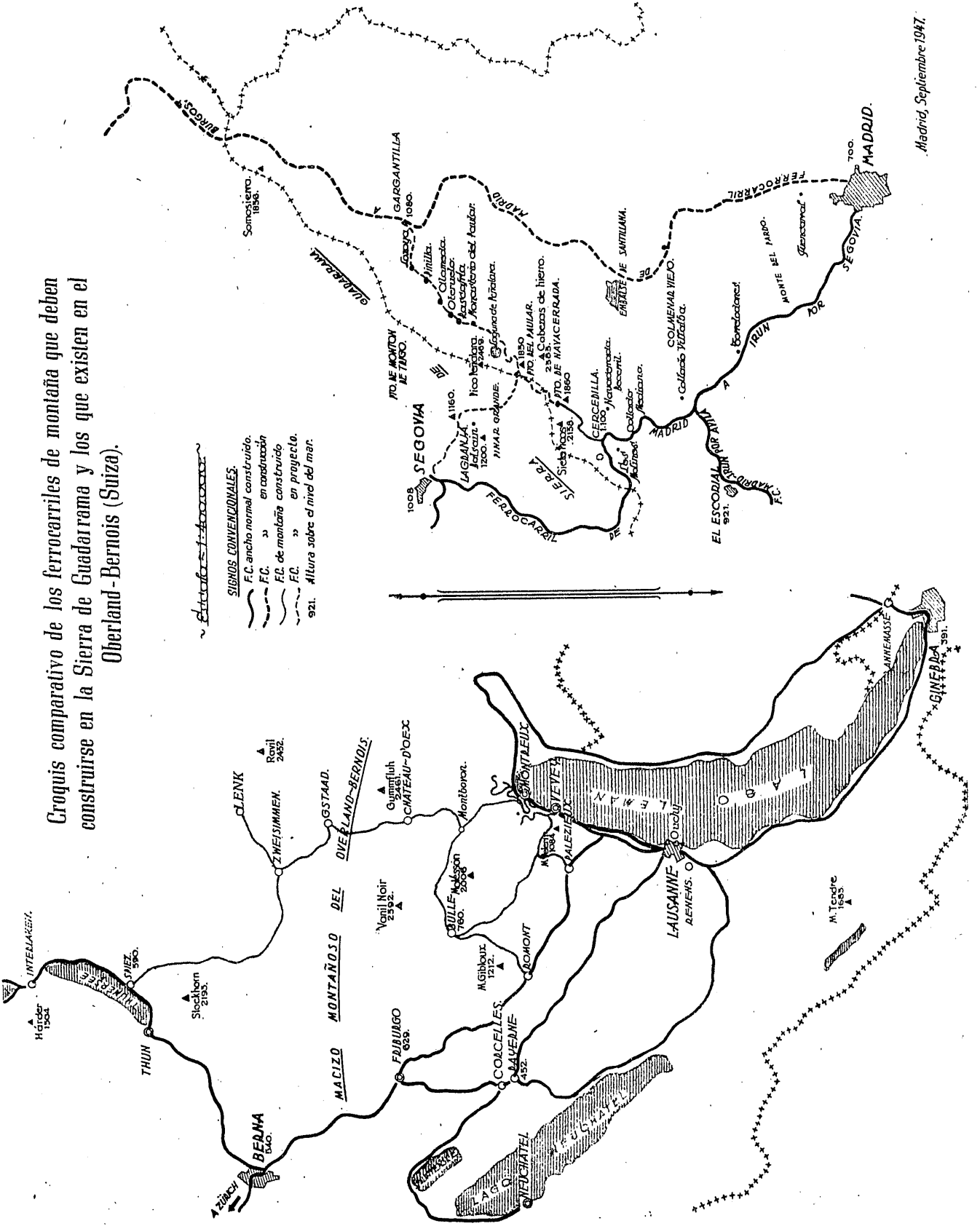
Dadas las ideas y aficiones modernas, un viaje de turismo, que entre las austeridades históricas de Castilla y la alegría andaluza, pudiera brindar en la propia capital este intermedio montañoso y deportivo, tendría que tener forzosamente un gran éxito.

Cómo hacer de Madrid un centro internacional de excursiones de montaña y deportes de nieve.

Ahora bien: para que la Sierra pueda servir a este propósito, es preciso hacerla más accesible, ya que esta condición sólo se cumple hoy gracias al ferrocarril de Cercedilla al Puerto de Navacerrada, construido por un pequeño grupo de entusiastas montañeros, y esta obra, que ha servido para crear la afición madrileña y cuanto en la Sierra existe, ya no es bastante, por insuficiencia del Puerto de Navacerrada, donde termina para servir los vuelos que aquella está tomando y poder, además, sin fraude, anunciar a nuestra capital en el extranjero como estación de invierno preparada para los deportes de nieve.

Para hacer frente a este mayor programa se precisa prolongar inmediatamente aquella línea hasta el Puerto del Paular, que es el lugar más maravilloso de la Sierra, a 1 800 s./m., convergiendo en él las laderas de Peñalara y Cabeza de Hierro, de 2 500 m. de altura.

Croquis comparativo de los ferrocarriles de montaña que deben construirse en la Sierra de Guadarrama y los que existen en el Oberland-Bernois (Suiza).

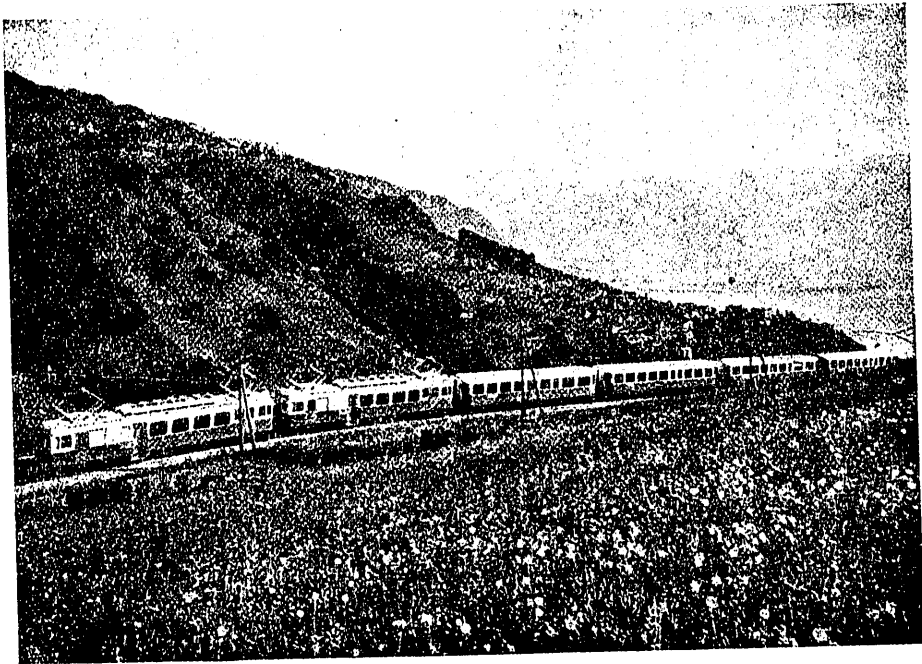


Madrid, Septiembre 1947.

Unos planos inclinados o teleféricos que condujeran a la Laguna de Peñalara y Cabeza de Hierro, y que se pueden construir fácilmente, completarían los medios de transporte necesarios a estos fines deportivos, con lo que el Puerto del Paular quedaría convertido en un campo de deporte de nieve que, por su sol, envidiarían los mejores de Suiza, y podría anunciarse con orgullo en todas las Agencias de turismo europeo.

biendo cumplido en la jornada y en confortables trenes eléctricos, unos circuitos de montaña que en pocos lugares del mundo tendrían igual.

La prueba de que esto que proponemos no es una divagación, es que Suiza, a pesar de tener sus Alpes con picos de 4 500 m. de altura y estaciones de invierno tradicionales como Davos y S. Moritz, ha preparado para fines deportivos de montaña, en verano e invierno,



Red ferroviaria de montaña del Guadarrama.

Conseguido este fin inmediato, se debe construir también la red ferroviaria de montaña del Guadarrama que, como puede verse en el croquis adjunto, tendría forma de estrella, con el centro en el Puerto del Paular. Desde él descendería una rama hasta Cercedilla, para lo cual sólo falta construir los siete kilómetros desde el Puerto de Navacerrada, en que termina el ferrocarril hoy existente; otra iría a Segovia, pasando por Balsain y La Granja, lugar cuyas bellezas e interés son sobradamente conocidos para realizarlos aquí. La tercera iría al Monasterio del Paular, de universal renombre, siguiendo hasta Lozoya y Gargantilla, a enlazar con el directo Madrid-Burgos.

Sería preciso que, al abrirse a la explotación esta línea, estuviera también terminada la estación subterránea de Recoletos y la estrella de ferrocarril de montaña mencionada. Entonces se podría salir con toda comodidad del centro de Madrid y regresar a él, ha-

todo el macizo montañoso conocido con el nombre del Oberland-Bernois. En esta red ferroviaria, la tracción se ha perfeccionado de tal manera, que hoy emplean en las rampas de 60 milésimas y con curvas de 60 m. de radio, trenes como el de la fotografía que se acompaña, compuestos de dos motores y cuatro remolques, y en los cuales se pueden transportar cómodamente 500 viajeros. Es evidente que en la red de montaña del Guadarrama habrá que prever vehículos semejantes, pues la afluencia de viajeros es ya tal, que los trenes compuestos de motor y remolque, actualmente en uso entre Cercedilla y el Puerto de Navacerrada, son completamente insuficientes; por tanto, el dotarla de algunos trenes de este tipo sería un anticipo de lo que en su día hubiera de ser la red de ferrocarriles de montaña que describimos.

Las obras que han ejecutado a este fin han sido, como puede verse en el croquis adjunto, enlazar con ferrocarriles de montaña las estaciones de Spiez en el lago de Thun con la de Montreux en el de Lemán

y las de Romont y Palesieux en las grandes líneas que, a su vez, unen entre sí las grandes ciudades de Zurich, Berna, Lausanne, Ginebra. Estos circuitos del Oberland-Bernois, a pesar de ser, por decirlo así, menos grandiosos que los de los Alpes, han sido recibidos por el público con especial favor. Son constantemente recorridos por trenes atestados de turistas que residen permanente o accidentalmente en las grandes ciudades, y que en el día hacen el recorrido para disfrutar, según la época, de sus paisajes o de los deportes de invierno, han constituido un éxito comercial, precisamente por estar más próximos y como enclavados entre las grandes ciudades, que es exactamente lo que sucedería con el Guadarrama, que viene a ser algo así como el Oberland de Madrid. En los croquis, dibujados ambos a la misma escala, puede verse que ambos macizos tienen parecida extensión y altitudes.

En su modalidad especial, y sin desmerecer de aquéllos, nosotros podríamos ofrecer, con la red de montaña del Guadarrama, a los turistas y habitantes que procedieran de Madrid, los magníficos panoramas de la Hoya de Siete Picos, Majadilla Verde y Valles de Balsaín y Paular, así como los campos de deportes de invierno del Puerto del Paular, de belleza inigua-

lada. Serían, pues, de un éxito turístico y comercial indiscutibles.

Como consecuencia de cuanto antecede, se llega a la siguiente

Conclusión.

Es del más alto interés para la economía nacional, por el turismo extranjero que atraería y el servicio que a Madrid puede prestar, la prolongación inmediata del ferrocarril de montaña del Puerto de Navacerrada hasta el del Paular. Esta prolongación tiene sólo siete kilómetros de longitud; su proyecto está ya aprobado por el Ministerio de Obras Públicas y en trámite de subasta; puede, por tanto, realizarse tan pronto como por éste se consigne crédito para ello. Debe también construirse la red en estrella de ferrocarriles del Guadarrama, cuyo centro sería el Puerto del Paular, que así quedaría enlazado con Cercedilla y Segovia, en la línea de Madrid a Irún, y en Lozoya-Gargantilla, al directo Madrid-Burgos, formando unos circuitos de turismo que tendrían su origen y término en la estación de Recoletos y serían de inestimable valor para el público madrileño y para el turismo internacional.