



Asociación de Vecinos
de Cercedilla
c. Registros, 70
28470 Cercedilla (Madrid)

FERROCARRIL CERCEDILLA - PUERTO DE LOS COTOS

INFORME SOBRE LA SITUACIÓN ACTUAL Y PROYECTOS

2^a EDICIÓN - Diciembre 2003

ÍNDICE

	Pág.
Introducción	2
Breve Historia y Evolución	3
Situación Actual	5
Soluciones Propuestas	10
Conclusiones	16
Anexo 1: "Y luego les criticamos"	17



INTRODUCCIÓN

El presente informe pretende poner de manifiesto la situación a la que se ha llegado en el FERROCARRIL DEL GUADARRAMA (Cercedilla-Los Cotos), donde, a la desidia institucional de la empresa concesionaria (RENFE), se ha unido el nulo interés de la Comunidad de Madrid (Agencia de Medio Ambiente, Consejería de Turismo, Consorcio de Transportes...) y el desligamiento total del Ayuntamiento y vecindario de Cercedilla; desaprovechándose así el inagotable filón de oro que supone una línea de ferrocarril de montaña en un pulmón verde a tan sólo una hora de la capital de un país que presume de ser potencia turística mundial.

Esto que el lector tiene en sus manos ha sido desarrollado para la Asociación de Vecinos del Municipio de Cercedilla por un madrileño que, amante de la naturaleza y del ferrocarril (nieto y bisnieto de ferroviarios de vía estrecha), un buen día, hace ya casi diez años, decidió establecer en dicha localidad serrana su residencia y su estudio profesional de publicidad y diseño. Antiguo miembro de varias asociaciones de amigos del ferrocarril y defensor a ultranza del transporte público, es conocedor de la realidad ferroviaria nacional y de parte del extranjero, habiendo residido en Gran Bretaña y E.E.U.U. durante diversos períodos.

Teniendo en cuenta que cada 8 años se duplica el parque automovilístico español, lo que conlleva un mayor consumo de derivados del petróleo (y por lo tanto mayor tráfico de petroleros frente a nuestras costas, con las funestas consecuencias vividas recientemente en Galicia y norte de España) y también mayores cotas de cinismo internacional y arrogancia imperialista a la hora de controlar los yacimientos de hidrocarburos existentes; tenemos ahora una oportunidad inmejorable para racionalizar el uso del automóvil e impulsar el transporte público para nuestros momentos de ocio en entornos naturales, bastante castigados ya por una desbocada especulación urbanística.

Se pretende con este informe dar a conocer las tremendas carencias existentes actualmente en la Sierra de Guadarrama en cuanto a facilitar la afluencia de excursionistas y deportistas, haciendo de este turismo, generalmente de fin de semana, una fuente básica de ingresos para pueblos como Cercedilla, y siempre supeditando esta actividad al mantenimiento del ecosistema. El objetivo que nos proponemos es que cuando el madrileño (de la capital o de la provincia, da igual) piense en la Sierra, piense en Cercedilla. Y que cuando decida venir a la Sierra, venga en tren, no en automóvil.

El ferrocarril mejora nuestra calidad de vida al permitir aprovechar y disfrutar el tiempo empleado en el desplazamiento. Permite retomar el concepto colectivo y comunitario del transporte, favoreciendo la calidad de los valores culturales y sociales del viaje. Es un elemento de cohesión social en estos tiempos de individualismo atroz. Además es el medio adecuado para la integración de colectivos de personas con movilidad reducida (desde ancianos a minusválidos) y es el medio ideal para personas con recursos económicos limitados (jóvenes, inmigrantes...).

Cercedilla, Diciembre 2003



BREVE HISTORIA Y EVOLUCIÓN

La línea de ferrocarril entre Cercedilla y Puerto de Navacerrada fue inaugurada por el rey Alfonso XIII en 1923 dentro de un conjunto de acciones (como la urbanización de la colonia de Camorritos y la construcción de un hotel y una capilla en el término de la línea) desarrolladas por el Sindicato de Iniciativas del Guadarrama, creado en 1917. Esta sociedad estaba formada por personas de muy diversa condición a las que unía un común interés: el amor a la naturaleza. Estos "protoecologistas" supieron ver muy pronto las enormes posibilidades turísticas de estos montes en una época donde empezaban a desarrollarse los deportes de invierno ("patinar en la nieve", como se llamaba antaño al esquí) y en un momento en que los médicos recomendaban respirar aire puro serrano como remedio a enfermedades hoy prácticamente erradicadas (la tuberculosis, entre otras).

Superados los trámites burocráticos hubo que enfrentarse a las dificultades técnicas, dada la difícil orografía del terreno y las duras condiciones climatológicas en época invernal. Como curiosidad diremos que entre Cercedilla y Puerto de Navacerrada existen algunas de las pendientes más pronunciadas de toda la red ferroviaria española. En ferrocarriles similares de otros países europeos se recurrió al sistema de cremallera para superar dichas pendientes, pero en esta línea se optó por la simple adherencia rueda-carril, todo un alarde de ingeniería para la época y buena prueba de la eficacia del material móvil y los maquinistas.

El ancho de vía elegido para este ferrocarril fue el de 1 metro, lo que se conoce como vía estrecha. Debemos mencionar aquí que estas líneas, al utilizar radios de curva inferiores al habitual y explanaciones de vía de menos anchura, se adaptan mejor al terreno, requiriéndose menos obras de ingeniería (viaductos, túneles...) y taludes o trincheras, con lo que la integración en el paisaje es superior a la de los ferrocarriles de vía ancha.

Ya desde los primeros años el éxito de esta línea es cada vez mayor entre los excursionistas, que domingo tras domingo suben al tren en la estación de Madrid-Príncipe Pío (o del Norte, como también se la conoce) para después tomar "al asalto" en Cercedilla los vagones del "Eléctrico del Guadarrama", en muchas ocasiones con la Guardia Civil de por medio intentando poner orden.

Tras el paréntesis de la guerra civil, la compañía reinicia sus servicios en 1940 hasta que poco después la explotación fue cedida a RENFE en régimen transitorio y especial. Desconocemos el porqué de esta decisión, ya que lo lógico hubiese sido la transferencia de esta línea al organismo estatal de ferrocarriles de vía estrecha (EFE, Explotación de Ferrocarriles por el Estado, antecesor de FEVE, Ferrocarriles Españoles de Vía Estrecha).

En estos años de posguerra el tráfico de viajeros es cada vez mayor y es cuando se inician los estudios para prolongar la línea hasta el Puerto de Cotos (tramo inaugurado por Franco en 1964) y desde aquí hasta Gargantilla de Lozoya (para enlazar con el F.C. directo Madrid-Burgos, en construcción por aquel entonces y actualmente clausurado) con dos ramales, hasta la estación de Valdeski y hasta la base de la Laguna de Peñalara. Prolongación y ramales que nunca se construyeron, pues llegaron ya los años del "boom" automovilístico y las políticas anti-tren y anti-tranvía como estandarte de progreso.

A pesar de la cada vez mayor presencia del automóvil en la Sierra, los trenes seguían subiendo llenos y ajenos casi siempre a las condiciones climatológicas. Es a mediados de los 70 cuando RENFE decide acometer un plan integral de mejora en la línea Cercedilla-Los Cotos: nuevos carriles, nuevos trenes para sustituir a los que estaban en servicio desde los años 20, nueva electrificación y señalización, sistema CTC (Control de Tráfico Centralizado)...



Algunas de estas mejoras, como el CTC, dieron problemas desde el primer día y su uso fue abandonado. Otras, como los nuevos trenes y máquina quitanieves, supusieron un auténtico espaldarazo al ferrocarril, que año tras año no ha dejado de ganar viajeros en estas épocas modernas de cultura del ocio, deportes de riesgo, ecologismo o actividades anti-stress.

Sin embargo... pasemos al capítulo siguiente.



El rótulo del apeadero de Cercedilla-Pueblo dice mucho sobre la situación actual de la línea, así como del estado general del pueblo.



Estado del apeadero de Collado Albo en Julio de 2003, unas semanas antes de su demolición. ¿Seguirán el mismo camino Camorritos, Siete Picos, Dos Castillas y Vaquerizas? Todo parece apuntar que sí.





SITUACIÓN ACTUAL

Es a comienzos de los años 90 cuando RENFE integra la línea Cercedilla-Cotos en la Unidad de Negocio de Cercanías, unificando tarifas y decoración de trenes y estaciones con el resto de la red de Cercanías de Madrid. Esta ha sido solamente una mera operación de maquillaje corporativo, pues los aspectos comerciales (el *marketing* que tanto gusta a directivos y ejecutivos) han sido llevados al absurdo como veremos a continuación.

Pensamos, además, que un ferrocarril turístico de montaña, por sus características de puntas de tráfico y motivos de viaje, no puede explotarse como una línea de cercanías tipo Móstoles-Fuenlabrada. Son productos y públicos distintos que requieren tratamientos comerciales diferentes.

1- En esta última década esta línea ha sufrido un **TREMENDO ABANDONO** y nos encontramos:

- Los trenes de viajeros más antiguos de toda la red de RENFE (si exceptuamos algún Talgo III que todavía circula y, obviamente, el Tren de la Fresa):
 - Sin información por megafonía
 - Sin retretes, papeleras ni cubos de basura
 - Sin espacio para transportar adecuadamente esquís, tablas de *snowboard* o bicicletas de montaña.

El caso de las bicicletas de montaña es el más sangrante: uno de los deportes de más auge en la última década está prácticamente proscrito por RENFE. Durante los fines de semana de la época invernal (que para esta compañía va desde el 6 de Diciembre hasta que acaba la Semana Santa) no se pueden transportar bicicletas en esta línea, aludiendo al aumento de viajeros que registra la línea. ¿Cuándo va a venir el aficionado a practicar su deporte? ¿Un Martes? ¿Es RENFE quien determina cuándo se practica el *mountain-bike* en la Sierra de Guadarrama?

- Estaciones y apeaderos:
 - Sin apenas iluminación
 - Sin retretes en condiciones, sin papeleras ni contenedores de basura
 - Sin apenas personal, ni oficina de información, no sólo ferroviaria sino turística
 - Sin cafetería o cantina adecuadas

Concretamente el apeadero de Cercedilla Pueblo, situado en pleno centro urbano y excelente mirador sobre valle en el que se asienta esta villa, tiene una base de traviesas de madera que constantemente se deterioran y pueden provocar la caída al vacío de un anciano o un niño. ¿Está esperando RENFE a que alguien muera para entonces anunciar por Telemadrid que van a invertir x millones en la remodelación del apeadero de Cercedilla?

- Infraestructura (carriles, balasto, catenaria...) en pésimas condiciones y cuyo mantenimiento corre a cargo de subcontratas, habiéndose producido en los últimos años numerosos descarrilamientos, aunque afortunadamente de poca importancia y sin víctimas que lamentar.



Apeadero de Cercedilla-Pueblo:
por ahí cabe un niño o la pierna de un adulto.



2- TARIFAS ABUSIVAS E ILÓGICAS:

Se ha incluido esta línea en la política tarifaria por coronas y abonos del Consorcio de Transporte de la Comunidad de Madrid, pero fijando unos precios especiales para la línea con un criterio desconocido pero desde luego no basado en el kilometraje recorrido. Así nos encontramos con que cuesta lo mismo (3,15 euros, en día laborable) un billete desde Madrid-Atocha hasta Los Cotos (85 km.), que desde Cercedilla Pueblo hasta Camorritos (3 km.). O más sangrante: 3,15 euros para los trayectos Cercedilla - Cercedilla Pueblo o Cercedilla Pueblo - Las Heras y los Castaños, ambos de 1 km. de recorrido. Un trayecto similar en cualquier otra línea de RENFE nos costaría menos de 1 euro. Esto nos permite afirmar que a Cercedilla le cabe el honor de estar pagando el billete de tren más caro de España. Sí, en proporción más caro incluso que el AVE, pues si para un recorrido de 1 km. se nos cobra 3,15 euros, ¿qué nos tendría que cobrar RENFE para un recorrido de 300 km. en AVE? ¿945 euros?

Cierto es que para los viajeros habituales existen abonos de RENFE o incluso se pueden utilizar los abonos del Consorcio Regional de Transportes de la Comunidad de Madrid (zona C2), pero para el vecino del pueblo que ocasionalmente quiere darse un paseo por el pinar con alguno de sus niños o el turista de fin de semana, alojado en alguno de los hostales del pueblo, esto es todo un atraco a mano armada. Y luego quieren que la gente no coja el coche.

3- RECORTE DE HORARIOS

Si observamos el horario de Cercanías de RENFE de 1981, vemos que en esta línea los servicios ascendentes comenzaban todos los días a las 8 de la mañana, con trenes hasta las 20:20. Esto justificaba mayor afluencia de excursionistas y el que también vecinos de Cercedilla pudieran acceder en el tren a su trabajo en el Puerto de Navacerrada.

Actualmente los servicios ascendentes comienzan todos los días a las 9:35 de la mañana, con trenes cada 2 horas (cada hora en festivo) hasta las 16:35 (18:35 en festivo).

4- Régimen de PARADA FACULTATIVA

Se implantó hace pocos años el régimen de explotación conocido como Parada Facultativa, esto es, el tren efectúa parada en el apeadero o estación si el viajero le hace una señal con la mano (como a los taxis) o pulsando un botón tres veces si el viajero está a bordo y desea bajar en la siguiente parada.

Creemos que es una buena medida, pues ahorra paradas innecesarias (y tiempo). Ya hemos hablado antes de las pendientes que hay en esta línea, por ello no hay necesidad de forzar el tren ni probar la habilidad del maquinista si no hay ningún viajero que se vaya a subir o bajar del tren.

Ahora bien, cuando el viajero a bordo del tren pulsa tres veces el botón indicando que desea bajarse en la siguiente estación, siempre le asalta la duda de saber si el maquinista ha oído dicho timbre y no va a pasar de largo, como ya ha ocurrido en alguna ocasión.

Esto se solucionaría con un rótulo luminoso en el interior de los vagones indicando "Parada Solicitada" (como en los autobuses urbanos), que además evitaría que otros viajeros, también con intención de bajarse, pulsen y pulsen los botones mareando al maquinista.

5- Demolición del apeadero de COLLADO ALBO

En este apeadero existente entre Siete Picos y Puerto de Navacerrada, y que ha sido demolido hace unas semanas, fueron suprimidas las paradas hace ya unos diez años. En su momento constituía un punto interesante de arranque para excursiones y rutas a pie entre el frescor de los helechos alrededor del macizo de Siete Picos.

Explotándose la línea bajo el régimen de Parada Facultativa, ¿qué problema le suponía a RENFE el



que subieran o bajasen viajeros en esta estación?

Existía un rumor que hablaba de esta estación como refugio de malhechores: atracadores, ladrones y terroristas quienes, después de cometer un golpe en Madrid capital, venían en tren y se refugiaban en este apeadero durante unos días. Si es así, bien por la Policía, pues ya tenían la mitad del trabajo hecho: cada vez que hubiese un golpe sonado en Madrid, ya sabían dónde tenían que venir a detener a los "malosos", ¿no?

Pero la leyenda es más larga y nos habla de un individuo que comenzó a alquilar el edificio de la estación como lugar de pernocta a excursionistas "mochileros" que venían de "acampedo" (eran los años pre-"botellón"). Extraoficialmente este apeadero empezó a conocerse como "Villa Carpanta" y fue tal su éxito que la gente utilizaba esa denominación a la hora de comprar los billetes en taquilla: *"5 para Villa Carpanta y rapidito que se nos calienta el calimochito"*.

Si a la política de no inversión practicada por RENFE en las estaciones y apeaderos de esta línea, unimos las inclemencias del tiempo y los destrozos varios provocados por los huéspedes de fin de semana, nos podemos imaginar el estado de Colliado Albo Villa Carpanta en estos últimos años. La solución de RENFE fue inteligentísima: *"que no paren los trenes en este apeadero, así no vendrá la chusma y problema resuelto"*. Y como siempre, pagan justos por pecadores. Y la chusma sigue viniendo porque Cercedilla queda muy lejos y además es más caro.

Ya hemos comentado que el apeadero ha sido derolido hace tan sólo unas semanas. Como remate de la faena y triste muestra del país en que vivimos, nos encontramos con que las nuevas máquinas expendedoras instaladas por RENFE en la estación de Cercedilla el pasado verano ofrecen la posibilidad de adquirir billetes para Colliado Albo. Es decir, que RENFE vende billetes para estaciones que no existen y en las que no paran los trenes desde hace diez años. Por siempre y para siempre, Franz Kafka.

6- Necesidad de PROGRAMAR LA VUELTA

Desde hace unos tres años, el viajero que desee utilizar esta línea para subir a Navacerrada o Cotos en fin de semana, debe, al acceder al tren en Cercedilla, comunicar a los interventores la hora a la que tomará el tren de vuelta, recibiendo un comprobante para poder acceder al tren en Navacerrada y Cotos cuando desee bajar a Cercedilla.

Suponemos que así para RENFE es mucho más fácil y tiene menos quebraderos de cabeza a la hora de programar cuántos viajeros van a subir en cada tren descendente. Pero para el turista supone el tener que estar sometido a horarios y no poder cambiar de planes sobre la marcha si encuentra un sitio donde desea estar más tiempo de lo inicialmente pensado.

La gente huye de Madrid los fines de semana para evitar la rutina, los horarios y el stress. El excursionista que sale al campo quiere perderse y olvidarse de relojes, el deportista que esquía o practica el *snowboard* puede cansarse antes de lo que pensaba y desea volver antes de la hora previamente estipulada, o puede encontrarse con arácnidos y querer tomar algo en el bar comentando tranquilamente la jornada retrasando la vuelta. En principio todos vienen hasta aquí para aprovechar el día al máximo pero por circunstancias incontrolables (cansancio, climatología...) pueden desear volver antes o después. Lo único que necesitan saber es que tienen trenes de vuelta cada tantos minutos hasta tal hora. Y nada más.

¿Por qué no dispone RENFE de trenes de refuerzo para los últimos servicios de la tarde como hacía antaño? ¿No interesa? ¿No hay vagones? ¿Falta personal? Sería deseable tener más maquinistas y menos vigilantes jurados.

7- SUPRESIÓN DE PARADAS en los apeaderos

Desde el invierno 2002-2003 y aludiendo al exceso de viajeros procedentes de Madrid que transbordan en Cercedilla al tren de Cotos, este ya no efectúa parada en los apeaderos los fines de se-



mana. Bueno, lo que dice RENFE es que "no se asegura la parada", aunque se hagan señas al tren desde el andén. ¿Quién decide pues si el tren para o no? ¿El maquinista, el interventor o los viajeros a bordo? ¿Con qué criterios? ¿Y quién se arriesga a perderlo y esperar una hora hasta el siguiente?

La solución propuesta por la compañía es ir hasta la estación cabecera de línea para acceder allí al tren. Si realmente es un problema de espacio, cuando las personas que habitualmente cogen el tren ascendente en los apeaderos de Cercedilla Pueblo, Las Heras y Camorritos, se desplacen hasta Cercedilla y accedan al tren de Cotos antes de que llegue el procedente de Madrid, ¿alguno de los turistas que vienen desde la capital se va a quedar en tierra, habiendo pagado religiosamente su billete hasta Cotos en origen? ¿Quién le va a obligar?

Inconcebible, ¿verdad? ¿Cuál es el motivo de esta decisión?

8- INCOMPATIBILIDAD de horarios con los trenes procedentes de SEGOVIA

Cierto es que la línea Cercedilla-Los Cotos se nutre de viajeros procedentes en su inmensa mayoría de Madrid capital, pero no debemos olvidar que Cercedilla está unida por tren con Segovia (trayecto de media hora) y por otras localidades con creciente población de fin de semana (San Rafael, El Espinar...). La salida de los trenes ascendentes desde Cercedilla hacia Cotos está exclusivamente coordinada con la llegada de los trenes de Madrid. Se da el caso de que en el mismo instante en que llegan a Cercedilla los trenes procedentes de Segovia, salen los trenes a Cotos. ¿No podrían estos últimos demorar su salida un par de minutos posibilitando así que viajeros segovianos puedan subir a la Sierra en tren?

9- DISTURBIOS

El pésimo servicio ofrecido por RENFE crea situaciones de conflicto, sobre todo en fines de semana, habiéndose producido ya numerosas peleas y agresiones físicas entre los viajeros y entre viajeros y ferroviarios, sin que el servicio de vigilantes jurados contratado por la compañía haya intentado poner orden.

10- FALSA SATURACIÓN

Durante la época invernal es habitual escuchar muchos Sábados y Domingos a media mañana en estaciones de Madrid capital, como Recoletos y Nuevos Ministerios, los mensajes de la compañía por megafonía, avisando al público que no se admiten más viajeros en la línea C-9, pues ya se encuentra al límite de su capacidad. Algo que no es cierto pues la línea da para mucho más. De hecho, hace años tenía más circulaciones (visto en el punto 3) y se efectuaban cruces no sólo en Navacerrada, como ahora, sino también en Siete Picos. Pero claro, habrá que invertir en más trenes y contratar más personal ferroviario, algo que entonces descuadraría el "déficit cero" estatal. No sabemos RENFE, pero el pueblo de Cercedilla no puede permitirse el lujo de perder esos viajeros y turistas de fin de semana.

En definitiva, lo que hemos analizado en los puntos anteriores demuestra una total falta de flexibilidad por parte de RENFE, a través de su Unidad de Cercanías, en la explotación del ferrocarril Cercedilla-Cotos. Una nula capacidad de respuesta a los incrementos de viajeros en fin de semana (es un ferrocarril turístico, ¿cuándo sino va a venir la gente?) y actitud de "orden y mando" en cuanto a aspectos como los ya mencionados de transportar bicicletas, elegir libremente el tren de vuelta, subir al tren ascendente en los apeaderos que existen en el recorrido... En otras palabras, la oferta no satisface plenamente la demanda, demanda que además crece año tras año, sin apenas promoción ni publicidad. Más de un empresario se daría con un canto en los dientes.



No está claro, pues, cuál es la política real de la compañía ferroviaria. No tiene voluntad de servicio público como durante la época de monopolio que antaño fue, ni tampoco se guía por criterios mercantilistas para rentabilizar al máximo esta línea. Por no hablar de la nula visión de futuro a la hora de prepararse para recibir el notable incremento de viajeros que se producirá cuando nuestra comarca entre a formar parte del Parque Nacional del Guadarrama (a partir de 2005).

A la desidia empresarial practicada por RENFE hay que unir la falta de respaldo del Ayuntamiento de Cercedilla y la nula capacidad de los comerciantes de esta villa por ofrecer actividades turísticas complementarias al tren, ni culturales ni de ocio, como rutas a caballo, alquiler de *mountain-bikes*, alquiler de *quads*, alojamiento en casas rurales, merenderos, granjas-escuela...

Es más, la inmensa mayoría de los habitantes de Cercedilla no utilizan ni han utilizado nunca el tren de Cotos para moverse por la Sierra. Peor todavía: la inmensa mayoría no conocen los incomparables parajes que rodean el pueblo, excepción hecha de la zona recreativa de Las Dehesas, tomada por el automóvil y el transisor los fines de semana.

¿Esperamos a que venga un inversor foráneo o una multinacional del ocio y monten un parque temático? ¿O seremos capaces de aprovechar el filón por nosotros mismos? No sería nada raro que tuviera que venir un extranjero a descubrir las maravillas de la zona. Recordemos que una de las sendas más famosas y transitadas de nuestra comarca es el camino Schmid, llamado así en honor de un excursionista austriaco, pionero del excursionismo de montaña en la Sierra de Guadarrama. Normalmente no se valoran las cosas cuando se tienen al lado, ¿verdad, Ayuntamiento de Cercedilla?

Por otro lado, no olvidemos que tenemos un ferrocarril que atraviesa el centro de una población, con las molestias y el peligro que ello supone (ruido, numerosos pasos a nivel...); unos vecinos que no pueden aprovecharse de ese tren (por tarifas abusivas, supresión de paradas; vamos, todo lo visto anteriormente); y una corporación municipal que desconoce lo que con un tren de montaña han hecho pueblos de Suiza, Alemania y Francia (que no se autoproclaman potencia turística pero saben rentabilizar lo que tienen con un poco de vista comercial y sentido común). Es decir, tenemos todos los condicionantes para que, como ya ha ocurrido en otros puntos de España, se llegue a cerrar la línea. Justo lo que aconteció en Granada hace ahora 30 años con el tranvía de montaña que subía a los turistas a Sierra Nevada, precisamente cuando este enclave turístico comenzaba su época de mayor apogeo. Aquí es donde deberíamos meter la frase esa de "los

pueblos que no conocen su historia la repiten".



Transporte de bicicletas en el tranvía-funicular de Trieste a Opicina (Italia). Cuando hay voluntad de servicio al viajero, el ingenio suplente las carencias técnicas o de presupuesto. Obviamente, es mucho más fácil (y cómodo) prohibir.



SOLUCIONES PROPUESTAS

1- TRANSFERENCIA a otro organismo gestor

Si RENFE no sabe, no puede o no quiere explotar en condiciones una línea de ferrocarril turístico de montaña, deberíamos plantearnos exigir la transferencia de este ferrocarril a quien le sepa dar una rentabilidad económica y/o social.

En primer lugar pensamos en FEVE, organismo nacional creado en 1965 que gestiona ferrocarriles de vía estrecha en aquellas comunidades donde las líneas de ancho métrico no han sido transferidas a gobiernos autonómicos. Santander, Galicia y Asturias son excelentes ejemplos de la amplia utilización y repercusión socio-económica del tren de vía estrecha en zonas con orografía muy similar a nuestra Sierra. Además el amplio y renovado parque móvil de FEVE permitiría más versatilidad a la hora de explotar esta línea. La duda que se nos plantea es si el futuro de FEVE a corto plazo está asegurado, ya que la privatización de los ferrocarriles en España está a la vuelta de la esquina, habiéndose creado el GIF (Gestor de Infraestructuras Ferroviarias) y previéndose la desaparición de RENFE tal y como hasta ahora la hemos conocido.

También deberíamos hablar de la eficaz gestión de los ferrocarriles de vía estrecha en Cataluña (Ferrocarrils de la Generalitat - FGC), Valencia (Ferrocarrils de la Generalitat - FGV) y País Vasco (Eusko Trenbideak - ET/FV), donde se demuestra que con ideas y, por supuesto, con inversión económica, al tren de vía estrecha se le puede sacar tanto o más partido que al de vía ancha. Concretamente en Cataluña tenemos el ferrocarril de cremallera de Ribas de Fresser a Nuria, de características muy similares al F.C. del Guadarrama, y ejemplo de lo que en toda Europa se entiende por ferrocarril turístico de alta montaña. (Ver Anexo 1)

Recordamos aquí otras iniciativas desarrolladas en la línea Alicante-Denia (FGV) como la del *Trenso-chador*, donde en las noches de verano circulan trenes llevando a la gente joven de un punto a otro de la costa, evitando desplazamientos en coche para acudir a las zonas de copas y "marcha"; o la del *Limón Express*, con un tren de época que traslada a los turistas al pueblo de Gata de Gorgos, famoso por su artesanía de mimbre, donde además se visita una fábrica de guitarras.

¿Por qué otras comunidades autónomas tienen transferidas las competencias en materia de ferrocarriles de vía estrecha y la Comunidad Autónoma de Madrid no? Será cuestión de empezar a pedirlo. Se puede plantear la transferencia de esta línea a TFM (Transportes Ferroviarios de Madrid), empresa con participación de la CAM (a través de Metro) y de Cajamadrid, que actualmente explota el ferrocarril Vicalvaro-Arganda (Línea 9 del Metro de Madrid). Una cuestión a tener en cuenta aquí es que el trayecto del tren del Guadarrama no se desarrolla íntegramente en la Comunidad de Madrid. Desde la estación de Puerto de Navacerrada hasta la de Los Cotos, la vía discurre por tierras segovianas (Comunidad de Castilla y León), aunque con vistas a la creación del Parque Nacional del Guadarrama, que engloba a ambas comunidades, se podría resolver mediante algún tipo de acuerdo.

Una penúltima opción sería la gestión de este ferrocarril por parte del Ayuntamiento de Cercedilla, aunque esta posibilidad se nos antoja harto difícil dada la tradicional indiferencia con la que esta corporación municipal ha tratado al tren del Guadarrama y el elevado coste económico de la explotación regular de un ferrocarril. En un principio y como fórmula para reducir gastos, podría contemplarse su funcionamiento sólo en Viernes, Sábados y Festivos, para después ir ampliando progresivamente su actividad.

Como última opción, sólo nos queda pensar en la iniciativa y capital privados, como el Ferrocarril Palma-Sóller, en la isla de Mallorca, funcionando desde hace casi un siglo como principal atractivo turístico de la comarca.



2- TRANSFORMACIÓN de la línea en tronco de otras actividades de ocio

Sea quien sea la empresa u organismo que finalmente continúe con la explotación del Ferrocarril del Guadarrama, debería transformar la línea de tren en la columna vertebral de una serie de actividades culturales y recreativas para lo que se propone básicamente lo siguiente:

a) Conversión de las estaciones y apeaderos en **establecimientos comerciales con un plus.**

b) **Billete "Hop On - Hop Off"**

A continuación pasamos a desarrollar ambas ideas:

a) Conversión de las estaciones y apeaderos en establecimientos comerciales con un plus.

CERCEDILLA

Restaurante-cafetería: todavía sin inaugurar a pesar de haberse terminado las obras de mejora de la estación el pasado verano.

Tren antiguo: transformado en sala de video y sólo utilizado en la actualidad para las visitas escolares. ¿Por qué no ampliar su uso a todo aquel que quiera visitarlo? Cobrando si es preciso, pero mejor gratis.

Oficina de Información de Medio Ambiente (CAM): la más cercana está en Las Dehesas y sólo pensada para los automovilistas. En el *parking* de la estación serviría tanto para los que vienen en automóvil como en tren.

Oficina de Información del Ayuntamiento: creación de una ruta turística alrededor del pueblo visitando la Parroquia de San Sebastián, Plaza Mayor, Centro Luis Rosales, Casa de Ramón y Cajal, Museo del Cochecito, Parque de Pradoluengo... Para ello habría que acondicionar y señalizar todo el recorrido, en especial el primer tramo: el Paseo Francisco Moruve, procurando que algún barrendero limpie de vez en cuando y mejorando la primera impresión que muchos visitantes se llevan del pueblo.

Tienda de souvenirs: algún tenderete o kiosko en la estación donde se ofrezcan al visitante recuerdos de la Sierra (postales, pins...) o material de excursión (bastones de caminante, gorras...).

Carrito de comidas: como complemento a la cafetería se pueden ofrecer perritos calientes, palomitas, patatas y castañas asadas, caldo, pan de pueblo...

CERCEDILLA-PUEBLO

Mirador sobre el valle: se trataría de vender este apeadero como mirador, acondicionando la actual estructura con un solado decente y una techumbre que proteja de la lluvia y la nieve. También puede constituirse como inicio de la ruta turística del pueblo.

LAS HERAS Y LOS CASTAÑOS

Kiosko-terrazza: junto a la fuente Mataelpozo, como punto de arranque para el sendero que asciende paralelo a la carretera y la vía.

Rutas a caballo: acondicionando el acceso al picadero Los Ciruelos, a muy poca distancia.

Pista de skateboard: frente al apeadero, en la explanada que antiguamente se utilizaba para jugar al fútbol.



Rutas "hay-ride": este invento americano consiste en enganchar a un tractor un remolque con balas de paja, donde se suben los viajeros, y por un módico precio se les lleva por rutas y caminos rurales donde disfrutan del paisaje, la conversación, etc.

CAMORRITOS	<p>Kiosko-terrazza: en el actual edificio de la estación.</p> <p>Granja Río Pradillo: a escasa distancia y donde se podría enseñar a los niños cómo se ordeña una vaca o alguna actividad similar a modo de granja-escuela.</p> <p>Museo de la Música: en la Iglesia existente junto a la estación, un particular ha reunido desde hace años una interesante colección de instrumentos musicales medievales que podría exhibirse al público.</p>
SIETE PICOS	<p>Casa Rural: adecuando el edificio de la estación, actualmente abandonado, y convirtiéndolo en alojamiento donde comer y pernoctar.</p> <p>Museo de Fauna/Flora: en la casa existente al otro lado de la vía se podría montar una pequeña colección permanente de animales dise-cados propios de la zona, así como ejemplares de la flora autóctona.</p>
COLLADO ALBO	<p>Museo ferroviario: construcción de un nuevo edificio en el solar donde se levantaba el recientemente demolido apeadero y creación de un museo dedicado a la historia de este ferrocarril con imágenes y objetos, algunos de ellos hoy expuestos en el Museo Nacional Fer-roviario de Madrid-Delicias.</p> <p>Campamento de Verano: se propone la rehabilitación del antiguo campamento existente en la pradera de Las Cortes (a unos centena-res de metros bajando la ladera). Una posible utilidad sería la de un festival musical anual de música celta o rock, así como actividades de turismo rural, rutas a caballo, <i>mountain-bike</i>, merenderos, etc., esto es, algo como Las Dehesas, pero sin coches.</p>
PEÑA HUECA	<p>Cerrado desde hace ya varias décadas y del que no quedan restos vi-sibles, este apeadero podría constituirse como punto de partida de diversas rutas a pie.</p>
PUERTO DE NAVACERRADA	<p>Creación de un bar-restaurant capaz de acoger más gente que el ac-tual. Utilización de la chimenea para crear ambiente en invierno. Combinar el billete de tren con el del telesilla que sube al Puerto y con el que va desde aquí a la Bola del Mundo.</p>
DOS CASTILLAS y VAQUERIZAS	<p>Remodelación de ambos apeaderos y utilización como punto de par-tida de diversas rutas a pie.</p>
PUERTO DE LOS COTOS	<p>Creación de un bar-restaurant capaz de acoger más gente que el ac-tual. Utilización de la chimenea para crear ambiente en invierno. Posibilidad de alojamiento en la planta superior de la estación.</p>



b) Billete "Hop On - Hop Off"

Si queremos atraer al madrileño a la Sierra, y por supuesto en tren, no se pueden mantener por más tiempo las tarifas ilógicas y abusivas del Ferrocarril del Guadarrama. Se propone la creación de un billete que en el sector del turismo y agencias de viaje se conoce como "Hop On - Hop Off", esto es, subir y bajar del tren tantas veces como desee el viajero previo pago de una cantidad fija. Este sistema es el utilizado, con gran éxito, en los autobuses de dos pisos que circulan por las zonas turísticas de la capital de España. El viajero paga 9,62 euros y tiene derecho durante un día (o 12,02 euros para dos días) a tomar tantas veces como desee el autobús, en cualquier sentido y para cualquier distancia recorrida.

Es obvio que para mantener este sistema tarifario hay que aumentar la frecuencia de paso de los trenes en ambos sentidos (pasar de los 60 minutos actuales, en fin de semana, a 30 o incluso 20 sería lo ideal), para lo que habría que reimplantar las vías de cruce y agujas que se retiraron en esta última década en las estaciones de Collado Albo y Camorritos, así como la vía de cruce de Siete Picos actualmente sin uso. Al aumentar el número de circulaciones se debe tener en cuenta también el incremento de consumo eléctrico que sufre la línea de alimentación, ya que puede ser necesario implantar nuevos transformadores y equipamiento en las subestaciones.

Sólo así, incrementando la oferta de circulaciones y haciendo atractivos los precios, podemos conseguir que el madrileño abandone el automóvil el fin de semana y acuda a la Sierra en tren. Ahora bien, estas actuaciones en la línea Cercedilla-Cotos deberían verse complementadas con otras en la línea general de RENFE Madrid-Cercedilla. No podemos pretender que el turista deje de utilizar el coche en favor del tren si saliendo de Atocha a las 9 de la mañana va a llegar a Cotos a las 11:15. Entre ida y vuelta, esta persona va a pasar como mínimo 4 horas y media a bordo de trenes, para hacer 170 km.

La solución puede estar en crear dos trenes los Sábados, Domingos y Festivos, con salida de Madrid-Príncipe Pío a las 9 y a las 10 de la mañana (retomando así el punto clásico de origen para venir a la Sierra). Serían trenes directos, a lo sumo con una parada en Villalba, que en 40 minutos como mucho pusieran al madrileño en Cercedilla, enlazando con el tren de Cotos, que ya hemos dicho que vería aumentada su frecuencia a trenes cada 20 o 30 minutos. Para la vuelta se haría igual: dos trenes directos Cercedilla-Madrid, que verían retrasada su salida en la época veraniega.

Esta experiencia de trenes directos ya existió hace años, con unidades que cubrían el recorrido Toledo-Aranjuez-Madrid-Cercedilla, y que RENFE, por razones que desconocemos, decidió suprimir. Quizás no se publicitó lo suficiente.

Debemos mencionar aquí que el Plan de Transporte de Cercanías de 1990-1993 (conocido como "Plan Felipe") preveía para la línea de Madrid a Cercedilla un servicio de trenes cada 20 minutos; algo que no se ha cumplido pues seguimos como en 1989 con trenes cada 30 minutos (en hora punta) y 60 minutos (en hora valle o festivos).



3- NUEVO material móvil

El aumento de oferta de plazas en esta línea está íntimamente relacionado con la utilización de trenes más largos (propuesta inviable pues estamos limitados por la longitud de los andenes) o la circulación de más trenes (inviable también dado lo limitado del parque móvil existente en la actualidad).

Vemos, pues, que es inaplazable ya la decisión de adquirir nuevos trenes, con todos los adelantos técnicos y comodidades, para poder ofrecer un servicio de calidad en esta línea. Mientras tanto, y con carácter temporal, se pueden adquirir o alquilar unidades de refuerzo de segunda mano a ferrocarriles europeos similares al Cercedilla-Cotos. Es lo que hizo en 1995 Ferrocarrils de la Generalitat de Catalunya con trenes del Appenzeller Bahn para reforzar el servicio entre Martorell y Manresa. A diferencia de RENFE, la compañía catalana se preocupa por su público.



Unidad de Tren Serie 442, con su "maquillaje" actual de Cercanías RENFE. Simpáticos y laboriosos automotores pero al límite ya de sus posibilidades.

Al igual que en otros ferrocarriles de montaña, se podría habilitar un vagón de mercancías para el transporte de bicicletas, esquís, etc. con un operario que efectuase la carga y descarga. Incluso se le podría cobrar al viajero una pequeña tasa (1 euro), pero por lo menos este tendría la posibilidad de practicar su deporte en cualquier estación del año e independientemente del número de viajeros que hayan subido al tren. Al llegar al final de línea, con una simple maniobra, el vagón se situaría otra vez en la cola del tren.

A nadie le agrada pagar por lo que hasta ahora ha sido gratis, pero frente a la actitud de tajante prohibición existente ahora, pensamos que muchos deportistas pagarían esa tasa con sumo gusto.



Miniatura de un vagón de ferrocarril utilizado para el transporte de bicicletas en líneas de montaña de Suiza. Vemos que está todo inventado.



4- PERSONAL

Si deseamos convertir el viaje a la Sierra en una experiencia lúdica, no podemos olvidar a los que están frente al público: el personal de la línea, sobre todo los interventores en ruta y el personal de taquillas.

Frente a la actitud habitual de mero recaudador, en la mayoría de las ocasiones fatigado y amargado por la actual política laboral de RENFE, se impone un nuevo espíritu de trabajo. Esta línea requiere trabajadores mezcla de ferroviario e informador turístico (incluso con dominio de idiomas), para que, al mismo tiempo que se vende un billete en un apeadero o informe de un horario, pueda recomendarse al viajero un paseo por un sendero, la visita a un atractivo mirador o cualesquiera de las otras actividades complementarias de las que anteriormente hemos hablado.

Hasta incluso puede proponerse una vestimenta ad-hoc, tipo montañero tradicional o traje típico castellano, frente al anodino uniforme actual de RENFE.

5- IMPLICACIÓN AL PUEBLO

Es el vecindario de Cercedilla el que quizás más desconoce las posibilidades turísticas de esta línea, para ello debemos buscar su implicación a través de la creación de eventos como romerías, excursiones de 3ª edad, cabalgata de reyes, colectivos inmigrantes, etc., siempre con el tren como eje y con repercusión mediática (en Telemadrid, emisoras de radio, prensa local/regional...) que además sirvieran como promoción del pueblo en nuestra comunidad autónoma.



Dos maravillosos ejemplos de cómo en otros países europeos se fomenta el uso de la bicicleta, combinándolo con el ferrocarril. ¿Tan difícil es que podamos disfrutar nosotros de esto?





CONCLUSIONES

La conversión del Ferrocarril Cercedilla-Cotos en atracción turística de primer orden es un deber para todos los que de un modo u otro están relacionados con la Sierra de Madrid: compañías ferroviarias, Agencia de Medio Ambiente de la Comunidad de Madrid, Ayuntamiento, empresarios y comerciantes de Cercedilla. Sólo a través de un compromiso serio de estas instituciones, empresas y particulares puede llegarse a transformar esta parte del Guadarrama en un pulmón de Madrid, casi un parque más para la capital de España, donde una adecuada combinación de ocio, turismo y deporte restauren la desde hace años maltratada y "automovilizada" Sierra de Madrid.

No se trata tampoco de masificar la sierra, simplemente que venga la misma cantidad de gente que viene ahora, pero que venga en tren. Así se evitarán situaciones kafkianas como la de atascos en domingo en los puertos de Navacerrada y Cotos, obligando la Guardia Civil a los conductores a volver a Madrid pues los aparcamientos ya están llenos a las 9:30 de la mañana. Situando aparcamientos disuasorios en Cercedilla y ofreciendo un servicio ferroviario de calidad, el problema se resolvería fácilmente, además de reducirse notablemente la contaminación acústica en los pinares.

Las propuestas contenidas en este informe no son utopías ni sueños irrealizables. Todo ya está inventado y aplicándose con éxito en numerosas zonas turísticas de países de nuestro entorno. Sólo se necesita la voluntad de llevarlas a cabo. Si a RENFE no le interesa esta línea, que lo diga. Que plantee pues la transferencia de este ferrocarril a una empresa pública dependiente del gobierno regional (igual que en Cataluña o País Vasco), que podría gestionar también otras líneas de vía estrecha de nuestra comunidad: actuales (por ejemplo, el funicular que sube a la base de la cruz del Valle de los Caídos) o futuras (el metro ligero a Pozuelo, Aravaca y Boadilla del Monte, recientemente propuesto por el gobierno del Partido Popular).

Para cualquier sugerencia, contactar con la Asociación de Vecinos del Municipio de Cercedilla:

asvecer@yahoo.es

ASOCIACIÓN DE VECINOS
DEL MUNICIPIO DE CERCEDILLA



ANEXO 1: "Y luego les criticamos"

A lo largo del presente informe hemos hablado en determinados puntos sobre la eficaz gestión de algunas de las empresas ferroviarias creadas en nuestro país a partir de la implantación del Estado de las Autonomías. Cataluña, País Vasco, Valencia y Mallorca son en estos momentos las comunidades autónomas a las que se ha transferido la explotación de los ferrocarriles de vía estrecha (bien de ancho métrico o bien de ancho internacional). En el resto de España es la empresa estatal FEVE quien continúa con la gestión del resto de líneas. Cabe mencionar aquí que el nuestro es el país europeo con mayor longitud de líneas de ferrocarril de vía estrecha.

Si en general, y como decíamos en capítulos anteriores, todas estas compañías (tanto las autonómicas como la estatal FEVE) están demostrando que, con ideas e inyección de capital, al ferrocarril de vía estrecha se le puede sacar tanto o más partido que al de vía ancha; no podemos dejar de fijarnos en la eficaz gestión realizada desde hace ya más de 20 años por los Ferrocarriles de la Generalitat de Catalunya (FGC) en toda su red: pulcras estaciones, modernización del material móvil antiguo o adquisición de material de última generación para reforzar el servicio en las líneas donde se necesita (y donde sí se pueden llevar bicicletas cuando sales de excursión los fines de semana –ver foto–), tarifas lógicas y billetes combinados con otros medios de transporte, etc. En definitiva, un Servicio Público. Pero claro, son los odiosos "peseteros" catalanes.



Pues bien, nuestros amigos catalanes pueden dar lecciones a RENFE de lo que es la explotación de un ferrocarril turístico de montaña (por no hablar de dárselas al Ayuntamiento de Cercedilla sobre cómo vender un pueblo) ya que tienen dos muy buenos ejemplos que nos harían sonrojar a todos nosotros, castellanos viejos: el Ferrocarril de Cremallera de Ribas de Fresser a Nuria (inaugurado en 1931) y el recientemente reabierto Ferrocarril de Cremallera de Montserrat.

- 1- El Ribas-Nuria, fue objeto de un especial cariño por parte de la compañía FGC ya desde principios de los 80. Todos los que han tenido alguna responsabilidad sobre él han rivalizado en mantener su buen funcionamiento. La compra de nuevos trenes y un decidido impulso comercial han transformado esta línea en un ferrocarril de amplia raigambre y popularidad en Cataluña. Destaca la amplia aceptación que ha tenido el billete combinado que por 14 euros nos ofrece Tren Cremallera + Telecabina + visita al Santuario de Nuria + Exposiciones.
- 2- El Monistrol-Montserrat, que fue cerrado en 1957, ha sido reabierto al público la primavera pasada, constituyendo el ejemplo más palpable de cómo una administración pública (la catalana, claro) sabe apostar por el fomento del turismo a la par que juega la baza del respeto a la Naturaleza. Se han tendido nuevas vías y catenaria, se han adquirido en Suiza trenes último modelo (con ventanales panorámicos, aire acondicionado y facilidades para minusválidos –por cierto, pensemos en la odisea de un minusválido que quisiera subir en tren a Navacerrada o Cotos–) y se ha construido en la estación de Monistrol-Vila (el equivalente a nuestro decrepito apeadero de Cercedilla-Pueblo) un aparcamiento con capacidad para 1.000 automóviles y 100 autocares, permitiendo alcanzar la línea una frecuencia de subida de 1.200 viajeros/hora. Se han creado también distintas opciones tarifarias, destacando un billete combinado que por 34,50 euros engloba (con todos los viajes ida y vuelta): Metro de Barcelona + Tren FGC de Barcelona a Monistrol + Tren Cremallera + Teleférico + Funicular + Visita al Museo y al montaje audiovisual + Almuerzo en autoservicio. ¿Quién da más?

Y luego les criticamos. ¿No será envidia? ¿O rabia? ¿O frustración? ¿O todo ello junto?