



F. C. Tajuña: moderna locomotora Diesel-eléctrica (1.200 CV.) en los talleres de Vicálvaro.



Tren descendente, cargado de clínker, procedente de El Alto, entrando en la estación de La Poveda.

EL ULTIMO DE VIA ESTRECHA DE LA PROVINCIA DE MADRID

EL FERROCARRIL DEL TAJUÑA

● *En la actualidad, la Compañía de Cementos Portland Valderrivas es la propietaria y explotadora del tramo que aún está en servicio y que enlaza —a lo largo de 34,5 kilómetros— los talleres de Vicálvaro con las canteras de Cornicabra.*

Entre el madrileño pueblo de Vicálvaro y las canteras de Cornicabra, situadas a pocos kilómetros de Morata de Tajuña, se encuentra en magnífico estado de conservación y explotación el último tramo de ferrocarril de vía métrica de la zona central de nuestro país, siendo su propietaria la Compañía de Cementos Portland Valderrivas.

● **Un poco de historia:** La historia de este ferrocarril comienza a finales del siglo pasado, en el que tras una serie de vicisitudes que no trataremos aquí, la Sociedad Belga de Caminos de Hierro en España se hace con la propiedad de la primitiva Compañía del Ferrocarril del Tajuña, y logra inaugurar el primer tramo de la línea hasta Morata de Tajuña el 25 de agosto de 1901, para alcanzar Chinchón el 23 de julio de 1902 y Colmenar de Oreja el 25 de enero de 1903.

Más tarde, el ramal que se dirigía hacia el Este partiendo de las cercanías de Morata fue abierto al tráfico, inaugurándose en dos fases: la primera hasta Tielmes y la segunda hasta Orusco (1910),

siendo éste su punto final durante varios años.

Dado el impulso que por aquel entonces recibieron los ferrocarriles secundarios, el ramal de Orusco fue prolongado hasta Alocén, tras pasar por Sacedón, con el objeto de alcanzar el pueblo de Cifuentes. El resultado fue que nunca llegó este ferrocarril a pasar del pequeño pueblo de Alocén, aunque la infraestructura llegó a estar casi terminada hasta Cifuentes. El objeto de la construcción de este ramal por una zona pobre y accidentada no era otro que el de llegar a enlazar en Caminreal (tras pasar por Molina de Aragón) con el Ferrocarril Central de Aragón, por lo que en 1919 la compañía pasó a denominarse Compañía del Ferrocarril de Madrid a Aragón. Este ambicioso proyecto, como ya se ha indicado, nunca llegó a realizarse.

Finalizada la guerra civil, se suspende el servicio entre Sacedón y Alocén, y en 1945, con motivo de la construcción del pantano de Entrepeñas, se levanta el tramo entre Auñón y Sacedón. La compañía sigue existiendo precariamente, cerrando tramos sucesivamente, desapareciendo el servicio de viajeros en 1954, dado lo escaso que era dicho tráfico. A mediados de los años 60, la Compañía de Cementos Portland Valderrivas (que ya utilizaba este ferrocarril desde las canteras a Vicálvaro) compra el tramo de línea comprendido entre Cornicabra y la fábrica de Vicálvaro, desapare-

ciendo la Compañía del Ferrocarril de Madrid a Aragón, pasándose a denominar, nuevamente, Compañía del Ferrocarril del Tajuña, que es la que hoy subsiste en explotación.

● **La línea, hoy:** La longitud de la línea hoy en día es de 34,5 km., desde los talleres de Vicálvaro hasta las canteras de Cornicabra, aunque los cuatro últimos kilómetros desde la fábrica de cemento Portland de El Alto (propiedad de la compañía) hasta dicha cantera no se utilicen, puesto que el mineral extraído es transportado hasta la fábrica mediante cinta transportadora. No obstante, no se ha levantado este último tramo de línea en previsión de averías de la cinta.

Los modernos y bien cuidados talleres de la línea, así como las oficinas, se encuentran en Vicálvaro, junto a la estación de RENFE, y el trazado discurre paralelo a la línea Madrid-Zaragoza durante un kilómetro, uniéndose entonces al ramal que llega hasta el descargadero de la fábrica de cemento. Este ramal formaba parte de la vía principal del Madrid-Aragón, y cruza la vía RENFE mediante un pequeño puente metálico.

La línea es de difícil trazado, abundando las curvas y contracurvas, y no posee obras de fábrica importantes, exceptuando el puente que cruza el río Jarama (metálico, de 190 m. de longitud), poco antes de llegar a La Poveda. La única estación del recorrido es La Poveda, donde se efectúa el cruce de las composi-

ciones descendentes (cargadas) y ascendentes (vacías). El resto del trazado es de vía única, carril de 45 kg/m. y traviesas de madera, siendo el estado de conservación de la vía francamente bueno, efectuándose una revisión cada quince días. La línea posee fuertes rampas (hasta 25 milésimas) y curvas de pequeño radio (hasta 80 m.). El término de la línea es hoy día, como ya se ha indicado, la fábrica de cemento de El Alto, donde las tolvas son cargadas con caliza de las canteras y clínker de cemento, con destino, ambos productos, a la fábrica de Vicálvaro. (Este transporte de clínker se debe a que la fábrica de El Alto carece de las instalaciones de molienda del mismo.) Hay que hacer notar que las pequeñas pérdidas de material de las tolvas provocan, junto con el agua de lluvia, un auténtico hormigonado del balasto, perjudicial para el mismo.

Las circulaciones están formadas exclusivamente por trenes puros, formados por 15 tolvas en el caso de simple tracción, o bien 22 tolvas con doble tracción. Además se transporta fuel en una cisterna de bogies, situada inmediatamente detrás de las locomotoras. La intensidad de tráfico es elevada, oscilando entre 24 y 28 circulaciones diarias.

● **Parque motor:** El antiguo ferrocarril de Madrid a Aragón poseyó un parque motor muy variado, estando los talleres y depósitos de la línea en la antigua estación del Niño Jesús en Madrid. Las locomotoras de vapor de este ferrocarril procedían de diversas casas constructoras;

así, la casa belga S. A. Haine-St. Pierre suministró el grueso de dicho parque, construyendo 10 locomotoras tipo 030 T (la número 2 en 1886 y las restantes entre 1901 y 1902), más tres locomotoras tipo Mallet, 130 + 030, con tender, que desarrollaban un esfuerzo de tracción de 11.404 kp. y una velocidad máxima de 50 km/h. Estas tres Mallet fueron fuelizadas al final de su vida, y una no llegó a entrar en servicio después de esta transformación, limitándose a ir en pruebas hasta la estación de La Poveda, desde donde regresó a la estación del Niño Jesús para quedar definitivamente estacionada. Este ferrocarril fue uno de los pocos españoles de vía estrecha que poseyó este tipo de locomotoras.

La casa inglesa Kerr Stuart and Co. construyó dos locomotoras tipo 030 T, y la casa española Maquinista Terrestre y Marítima, S. A., construyó dos locomotoras tipo 131 T, entregadas en 1952 (fueron las últimas entregadas a este ferrocarril), que no dieron buen resultado. Además de estas locomotoras, el Madrid-Aragón adquirió a la Compañía de Minas de Cala una locomotora tipo 131 T, fabricada por la casa Borsig en el año 1907.

En 1935 la compañía adquirió dos autovías modelo "Zaragoza", construidos por Carde y Escoriaza, S. A., para el servicio de pasajeros, el cual se efectuaba con antiguos coches de bogies tipo americano, construidos por Carde y Escoriaza en 1916 (estos coches fueron a parar al Ferrocarril de la Robla cuando la

compañía del Madrid-Aragón dejó de existir).

En 1956 se adquirieron seis locomotoras Diesel eléctricas, tipo Bo-Bo, construidas por Babcock and Wilcox, con una potencia de 750 CV. (a 1.500 r. p. m.), y que en 1974 fueron vendidas a los ferrocarriles portugueses (CP), siendo destinadas a las líneas de vía estrecha de los alrededores de Oporto al ser eliminada la tracción vapor en ellas.

En 1974 se compraron cinco locomotoras Diesel eléctricas, de mayor potencia que sus antecesoras: 1.200 CV. (a 1.500 r. p. m.), construidas también por Babcock and Wilcox, siendo las locomotoras Diesel de vía estrecha más potentes de España. En la fábrica de cemento de El Alto existe un pequeño tractor Diema de maniobras. Actualmente existe un autovía "Zaragoza", transformado, para la revisión quincenal de la vía.

El material remolcado actual está compuesto por 80 tolvas de 25 Tm. de capacidad cada una, y algunas cisternas de bogies. En los modernos talleres de Vicálvaro todavía puede verse parte del antiguo material móvil del Madrid-Aragón (furgones y vagones).

Como dato curioso, señalaremos que las locomotoras Mallet, que eran las más potentes del Madrid-Aragón, arrastraban trenes de mineral compuestos por siete tolvas, mientras que una de las actuales Diesel transporta 15, es decir, más del doble. ■ **ANTONIO CABRERA BONET** y **ARTURO SANCHEZ OJANGUREN.** (Fotos de los autores.)

COMPAÑÍA DEL F.C. DE MADRID A ARAGON

PLANO GENERAL del FERROCARRIL

ESCALA 1:100.000

