

En la estación de Orusco, hoy abandonada, se cruzaban las líneas Torrejón-Tarancón y Madrid-Alocén. Todavía sigue en pie la aguada correspondiente al F. C. de Tajuña.



Camino de Carabaña, y a la salida de Orusco, el F. C. estratégico Torrejón-Tarancón contaba con este puente de hormigón sobre el río Tajuña.

TUVO UNA EFIMERA EXISTENCIA (1938-40)

EL FERROCARRIL ESTRATEGICO TORREJON-TARANCON

EL ferrocarril estratégico Torrejón-Tarancón, prácticamente desconocido debido a su corta vida y mediana longitud, desempeñó, no obstante, un papel fundamental en las comunicaciones de Madrid durante la guerra civil (1936-39).

En efecto, dado que Madrid estaba prácticamente cercado en la mitad de su perímetro, la situación de las comunicaciones ferroviarias era de inactividad casi total a partir de noviembre de 1936. (Recordemos que el frente, desde esta fecha, se había estabilizado a lo largo de los ríos Manzanares y Jarama en su último tramo.) Por ello, la comunicación ferroviaria directa era imposible con el Norte, Aragón, Cataluña, Levante, Sur y Oeste de España.

Las líneas de la Compañía del Norte entraban entonces en territorio enemigo, al atravesar la sierra del Guadarrama; la línea de MZA Madrid-Zaragoza se perdía en el Norte de la provincia de Guadalajara; la línea, también de MZA, Madrid-Aranjuez se encontraba bajo el fuego nacional desde las trincheras del Jarama (donde se llegó a inutilizar más de un tren blindado); por tanto, viniendo desde Alcázar de San Juan, sólo se podía llegar por tren hasta Tembleque. Las líneas del Oeste se perdían en las mismas afueras de Madrid.

En cuanto a los ferrocarriles de vía estrecha que entonces existían en la capital, el Madrid-Almorox se perdía en Campamento; el Fuencarral-Colmenar no constituía un eficaz medio de transporte, dada su corta longitud; el de Madrid-Aragón (Ferrocarril del Tajuña), apenas llegaba hasta Alocén (Gua-

Hoy, sólo su tramo Torrejón-La Poveda continúa al servicio particular de la Compañía Azucarera de Madrid.

dalajara), con lo que tampoco servía de mucho, al discurrir por zonas pobres y accidentadas.

EL MOMENTO DE MAYOR TRAFICO

No obstante, fue a partir de esa época cuando tuvo este ferrocarril el mayor tráfico de viajeros de su historia, dado que gran número de madrileños lo utilizaba para desplazarse a los pueblos de la vega del Tajuña con objeto de conseguir alimentos, que tanto escaseaban (véase el artículo "El Ferrocarril del Tajuña", en el número 171 de VIA LIBRE).

Dada, además, la precaria situación de los accesos por carretera (la mayoría estaban cortados y había que improvisar rodeos por caminos vecinales), unido a la falta de carburante y a la escasez del parque automovilístico, se comprende que, a finales de 1936, el Gobierno de Madrid decidiese establecer una comunicación ferroviaria directa con Levante, vital para el aprovisionamiento de la capital.

Bernardo Giner de los Ríos, ministro de Comunicaciones, se encargó de redactar el

proyecto de construcción de un tramo de ferrocarril que, partiendo de Torrejón de Ardoz, llegase hasta Tarancón; a partir de este punto se utilizaría la línea de MZA Aranjuez-Cuenca hasta Santa Cruz de la Zarza, para continuar desde esta estación, mediante un nuevo tramo, hasta Villacañas, en la línea de MZA Aranjuez-Alcázar, desde donde se accedía a este nudo ferroviario.

Los dos tramos proyectados, Torrejón-Tarancón y Santa Cruz de la Zarza-Villacañas, eran de más fácil construcción que el de Cuenca-Utiel, para el que debía atravesarse la serranía conquense (de hecho, este tramo se inauguró en 1947).

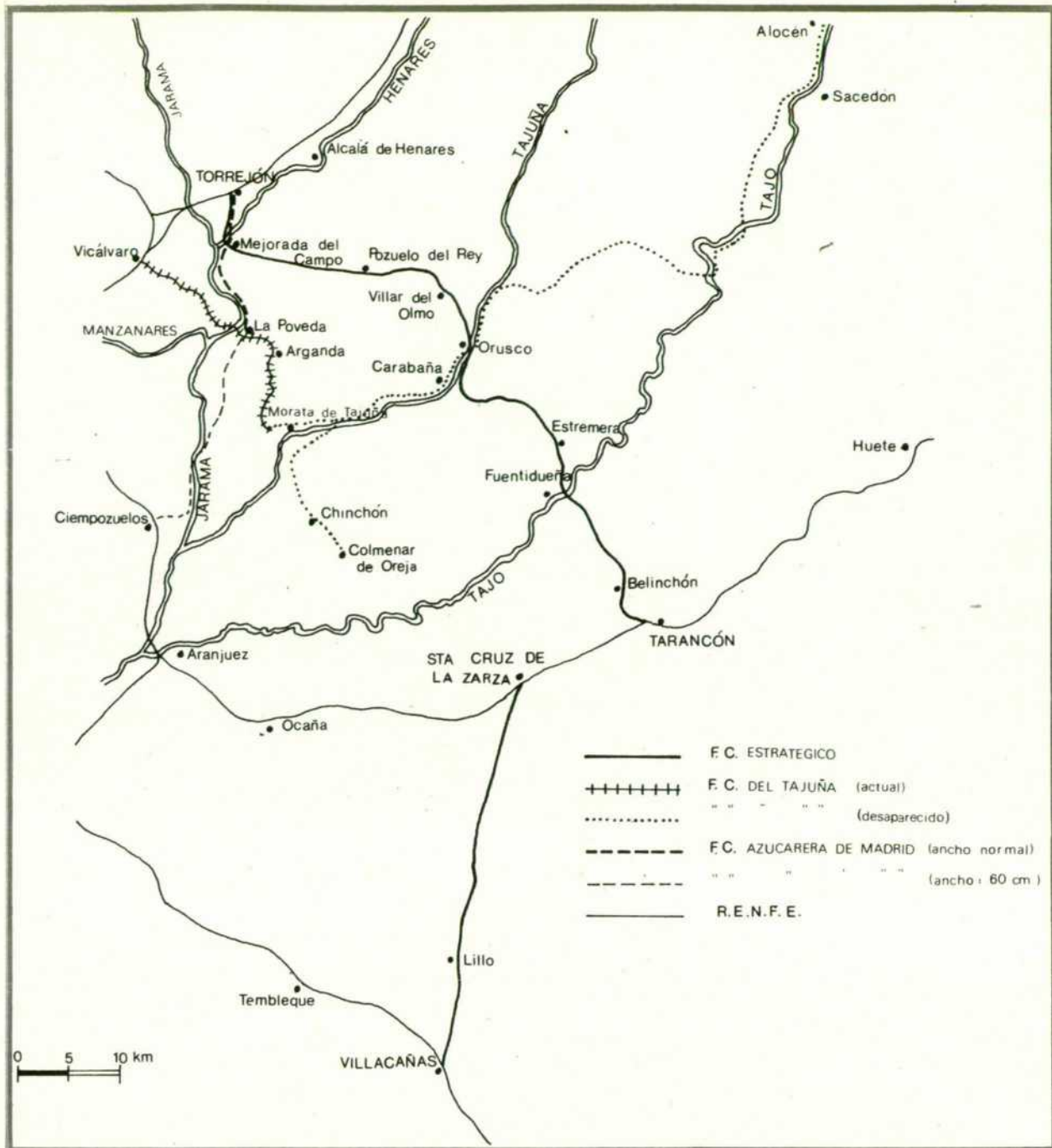
DILATACION DE LAS OBRAS

Todo este proyecto empezó a cobrar realidad en enero de 1937, pero, debido a los avatares bélicos y a los frecuentes cambios de Gobierno en la zona republicana, las obras se dilataron considerablemente. Al fin, y con un mayor control militar, pudieron terminarse las obras por el organismo autónomo Comisión de Obras Ferroviarias de la Zona Centro, en el segundo trimestre de 1938.

Para el arranque del tramo Torrejón-Tarancón se aprovecharon los primeros 6,7 km. del ferrocarril de vía estrecha (60 cm.) Torrejón-La Poveda-Ciempozuelos, perteneciente a la Compañía Azucarera de Madrid, ensanchando la vía al ancho normal de 1,674 m. entre Torrejón y Mejorada del Campo. A partir de esta localidad, el ferrocarril continuaba hacia Loeches, Pozuelo del Rey (km. 27), Villar del Olmo (km. 37) y Orusco (km. 46). En esta localidad se efectuaba el cruce, al mismo nivel, con el ferrocarril Madrid-Aragón (F. C. del Tajuña), ya que la estación de este último era común a ambos.

Continuaba después cerca de Carabaña hacia Estremera (km. 59), Fuentidueña de Tajo (km. 70), Belinchón y Tarancón (km. 91). Este tramo de la línea abunda en pequeños túneles y trincheras, todavía visibles hoy día. El tramo Santa Cruz de la Zarza-Villacañas, de 41 km. de longitud, que pasaba por Lillo, se construyó al mismo tiempo y algo más rápidamente, gracias a la mayor suavidad del terreno (ver el mapa adjunto).

Los carriles utilizados para el tendido de esta vía tuvieron una curiosa "historia", ya que se emplearon los de las líneas más afectadas por el fuego del frente. Más curiosa fue aún la procedencia de las traviesas. Al inicio de la guerra, había apiladas en El Ferrol gran cantidad de ellas, con destino al ferrocarril —entonces en construcción— El Ferrol-Gijón, hasta que, tras rocambolescos traspasos, fueron traídas desde el puerto francés de La Rochelle para las obras de la línea Torrejón-Tarancón.



Restos del balasto y túnel situados a la salida de Orusco, en dirección a Villar del Olmo.

UNA LINEA ESTRATEGICA, NO ECONOMICA

A mediados de 1938 circularon los trenes por la nueva línea. Como ésta era esencialmente estratégica y no económica, una vez acabada la guerra, en abril de 1939, cesó la circulación de trenes por dichos tramos. A finales de 1940, se levantaron carriles y traviesas del tramo Mejorada-Tarancón, y fueron devueltos a las compañías propietarias, siempre antes de la constitución de la actual RENFE (1941).

El tramo Santa Cruz de la Zarza-Villacañas continuó en servicio hasta principios de esta década, en que se consideró oportuno clausurarlo. En cuanto al de Torrejón-Mejorada, fue reintegrado a la Compañía Azucarera de Madrid, la que optó por terminar de ensanchar la línea hasta La Poveda al ancho normal de 1,674 m., manteniendo en el tramo La Poveda-Ciempozuelos el ancho de 60 cm. ■ **Texto y fotos: ANTONIO CABRERA BONET.**