



## El tren de los cien días o la ‘vía Negrín’

Posted on [julio 25, 2011](#) by [Mikel Iturrealde](#)



Ha sido quizá el ferrocarril más efímero de la historia española. Porque si breve fue su construcción (el primer nombre le viene de los días que se tardó en ponerlo en marcha; el segundo del presidente del gobierno durante de 1937 a 1939), más fugaz fue su desaparición, apenas acabada la **Guerra Civil**, dada su ‘inutilidad’. La obra fue necesaria como una estrategia para los tiempos que se vivían, así que perdió todo sentido cuando el país recobró la ‘normalidad’.

‘**El tren de los cien días**’ es, por tanto un ferrocarril estratégico de vida efímera, cuyo trazado hoy en día está prácticamente desaparecido, aunque una parte de su recorrido es una vía de escape para Madrid y un apacible paseo por el territorio agrícola del sureste madrileño.

La Guerra Civil (El 17 de julio de 1936, la insurrección militar se inició en Melilla y de allí se extendió rápidamente al conjunto del protectorado de Marruecos; el golpe se extendió a la península y los archipiélagos el 18 y el 19 de julio, mientras el gobierno de **Casares**

**Quiroga** reaccionaba con lentitud ante los acontecimientos) había dividido el país en dos zonas. Las tropas del general **Francisco Franco** intentaban a toda costa la conquista de **Madrid**, pero eran rechazadas por los defensores de la capital que además protegían las vías de comunicación y los accesos a la ciudad para no quedar incomunicados con las otras provincias fieles a la República.

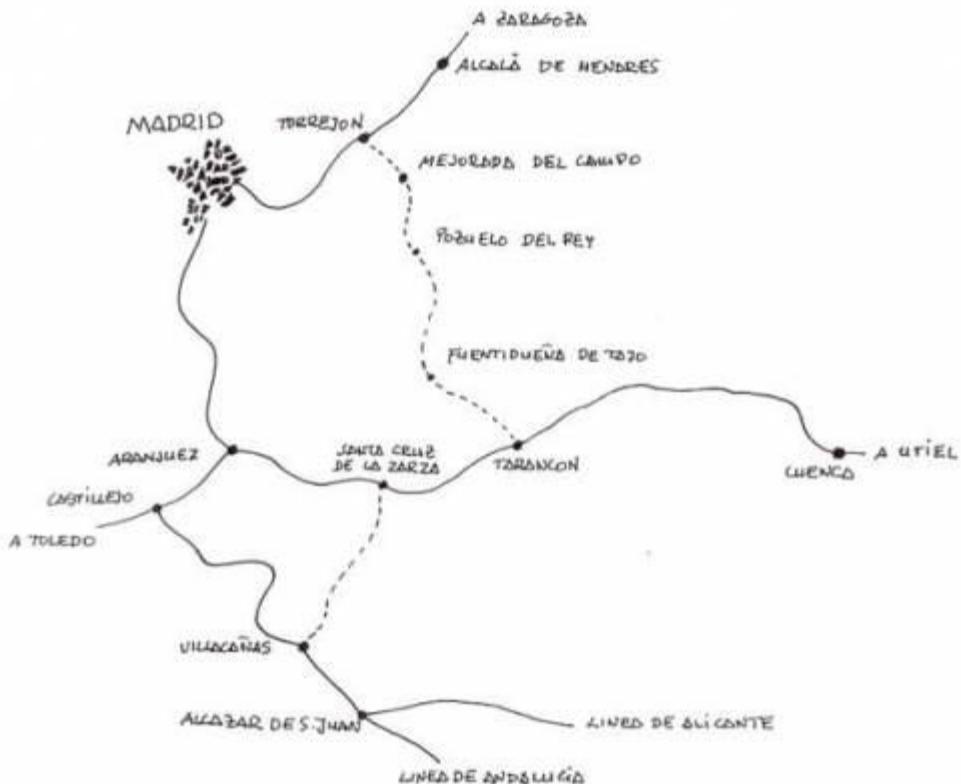
Durante las tres primeras semanas de febrero de 1937 se suceden una serie de feroz combates desencadenados por Franco para cercar Madrid por su zona meridional y aislarlo de **Valencia**, sede gubernamental republicana. Más de 70.000 hombres participaron en distintas fases de la batalla. Por primera vez, de manera combinada, junto a las tradicionales tropas de infantería-milicias, caballería, ingenieros, artilleros, zapadores y pontoneros, intervinieron también carros de combate, aviones de bombardeo y artillería pesada, simultáneamente. Hubo posiciones que cambiaron de manos hasta 14 veces y tan sólo la pugna por el control de apenas 15 kilómetros de terreno entre los puentes de **Pindoque y de Arganda**, que separaban las primeras líneas de ambas vanguardias, se cobró hasta 5.000 bajas entre ambos ejércitos contendientes. El número total de víctimas se ha cifrado en unas 16.000. En los libros de Historia estos combates se conocen con el nombre de 'la batalla del Jarama'.

El asedio a la capital por las tropas franquistas obligó al Gobierno de la **Segunda República** a estudiar una comunicación alternativa entre Madrid y Valencia, donde se había trasladado el Ejecutivo. El origen se situó en **Torrejón de Ardoz**, aprovechando los primeros kilómetros del ferrocarril de vía estrecha de la **azucarera de La Poveda** hasta **Mejorada del Campo**, cuyo ancho se cambió, para desde allí, describir un trazado de nueva construcción hasta desembocar en plena vía de la línea de **Cuenca a Valencia** en las proximidades de la estación de **Tarancón** (lado Santa Cruz de la Zarza).

Ante la imposibilidad de utilizar la línea de Cuenca a Valencia, como inicialmente estaba previsto, (el tramo Arguisuelas-Enguídanos no se finalizaría hasta 1947), fue necesario improvisar un nuevo enlace que uniera Tarancón con la línea de Alicante bordeando el frente de Madrid. El trazado definitivamente aprobado consistió en la conexión de **Santa Cruz de la Zarza**, colateral de Tarancón (línea de Cuenca) con **Villacañas** (línea de Alicante).

Las obras de la '**vía Negrín**' (en memoria del ministro republicano que la impulsó) se realizaron con una gran premura de tiempo, quedando la infraestructura concluida en 1938, pero con graves deficiencias para su explotación tanto por la **precariedad** de la plataforma como por la propia vía. Ante la falta de suministros provocada por la paralización de las fábricas, fue preciso desmantelar las vías de muchas estaciones y hacer uso del material levantado de la segunda vía del tramo **Manzanares-Valdepeñas**, obligando a tender las traviesas al doble de la distancia habitual. Los edificios de las estaciones no se construyeron y fueron suplidos por barracones con los elementos mínimos para su explotación, bajo mando militar hasta el final de la contienda.

Una vez en funcionamiento, se utilizaron para realizar el servicio las locomotoras del depósito de Madrid-Delicias de la compañía del Oeste que no se empleaban para ninguna otra función al haber quedado recluidas en Madrid y con sus redes en zona sublevada.



En origen, la línea tenía las siguientes estaciones, entendiendo como tales, a aquellas en las que se realizaban operaciones de tráfico (cruces y alcances): Torrejón de Ardoz, Mejorada del Campo, Loeches, Torre de la Alameda, Campo Real, Pozuelo del Rey, Nuevo Batzáñ, Villar del Olmo, Orusco, Caravana, Valdaracete, Fuentidueña de Tajo y Estremera (Madrid), Belinchón y Tarancón (Cuenca). En total, el trazado era de 91,3 kilómetros entre las provincias de Madrid y Cuenca, donde los trenes debían cruzar tres puentes y diez túneles.

Dos semanas más tarde de concluida la guerra, el director de la compañía MZA, propietaria de la línea, eleva un informe al Gobierno en el que, entre otros problemas, asegura que "(...) las condiciones del **trazado de Tarancón a Torrejón** son extraordinariamente **desfavorables** para la explotación, con curvas de menos de 200 metros de radio, perfil vertical con inclinaciones frecuentes de 20 y más milésimas y terraplenes análogos". Señala asimismo "**dificultades económicas** de explotación" "tomas de agua insuficientes (solo en Orusco)", falta de andenes y edificios complementarios para la explotación. Termina sugiriendo, en el supuesto de continuar la explotación "(...) se realice con un tren mixto diario en cada sentido".

Algunos expertos sostienen que los túneles del tramo Torrejón-Tarancón no fueron construidos por razones orográficas o técnicas sino a parámetros militares. Su existencia era más bien artificial, y se debían al establecimiento de zonas de protección para los trenes ante los ataques de la aviación.

En 1940, una vez acabado el conflicto, se decidió **desmantelar el tramo Mejorada del Campo-Tarancón** para aprovechar el material en la reconstrucción de otras líneas ferroviarias, muy maltrechas por la guerra.

El Ferrocarril **Villacáñas a Santa Cruz de la Zarza** logró librarse de este triste final, previendo una razonable explotación basada en los transportes de cereales, vinos y aceites de esta importante zona productora de Castilla-La Mancha. Dada la necesidad de acometer una profunda reforma en la línea, se encomienda el proyecto al ingeniero Juan Gil-Delgado Agreta.

En 1940 se diseñan los edificios de estaciones, muy similares al modelo unificado que el Ministerio de Obras Públicas había establecido en los años 30 para las líneas construidas por el Estado, aunque su ejecución hubo de esperar unos años ante la escasa disponibilidad de fondos, dada la situación de **penuria** del país en la **postguerra**. Ese momento llegó el 21 de junio de 1943, fecha en la que el Consejo de Ministros aprobó el plan de renovación de la vía y rehabilitación de las estaciones de la línea, que sería complementado por otro para el asentamiento de la plataforma que se aprobó el 27 de noviembre de 1945. El tramo Sta. Cruz de la Zarza hasta Villacañas se mantuvo en explotación bastantes años más, siendo clausurado en la década de los setenta.