



unimos Personas

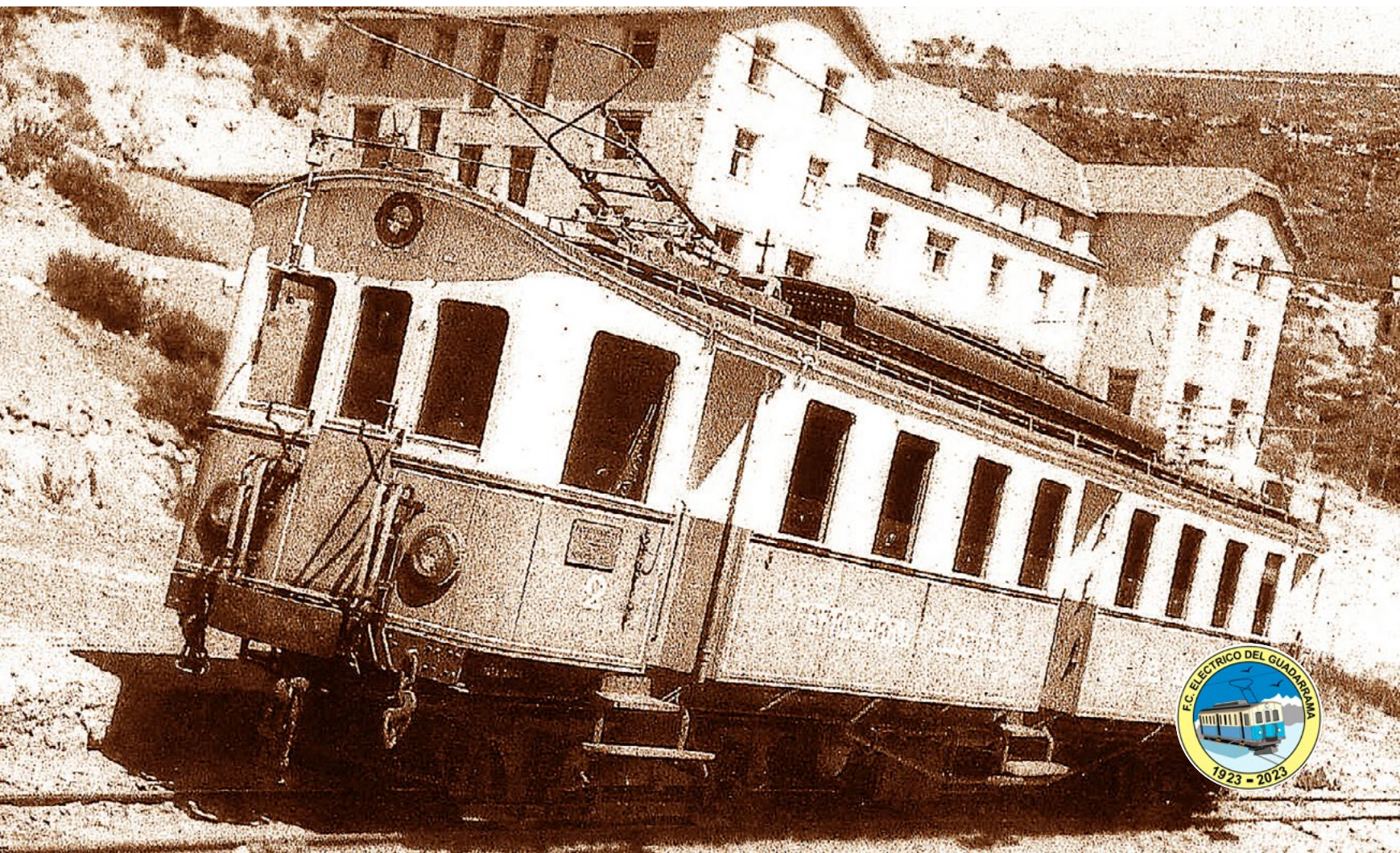


Tu sistema de transportes



Centenario del Ferrocarril Eléctrico del Guadarrama

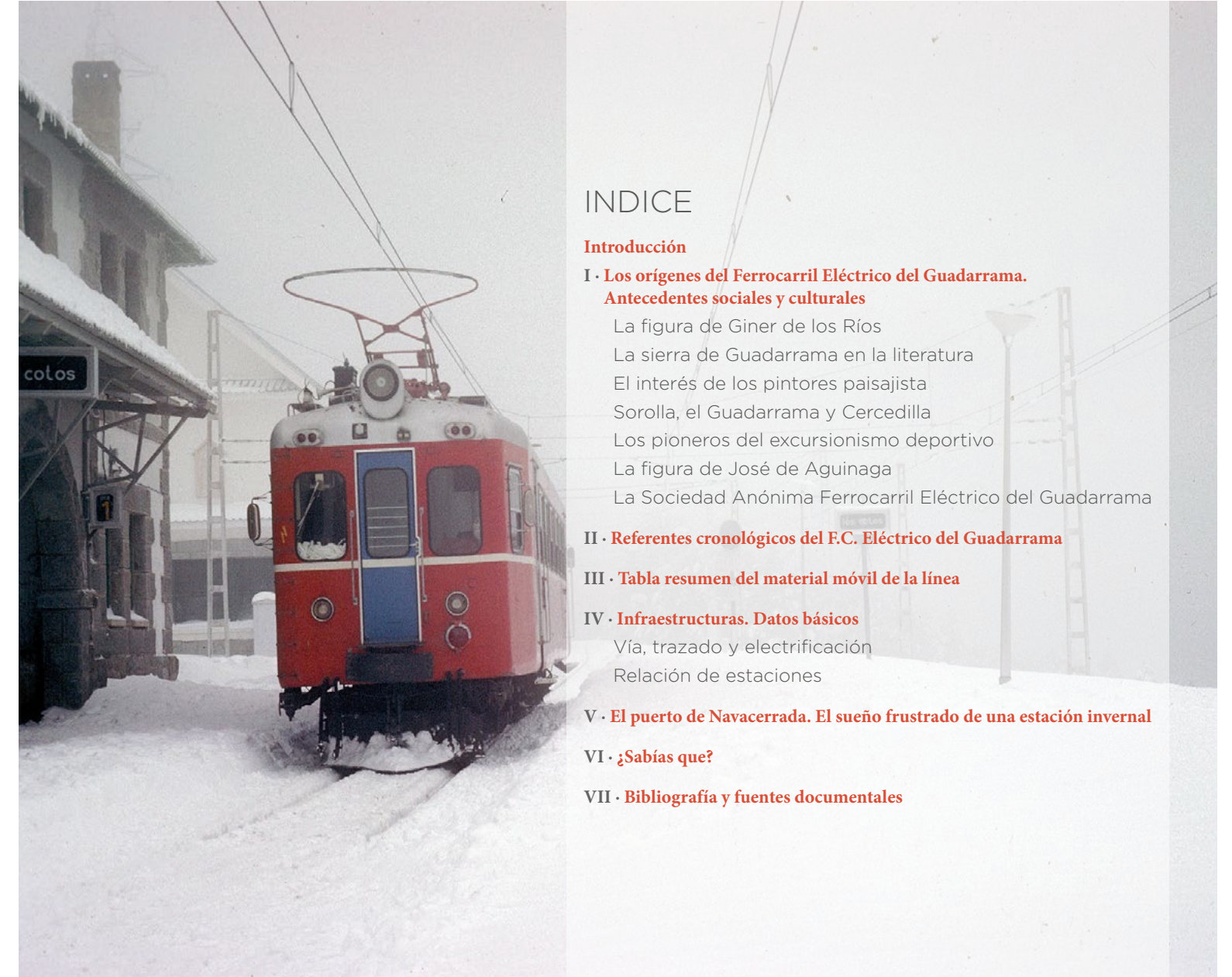
1923-2023





“Me gusta Madrid y, si Londres, París, Viena y la mayoría del resto de capitales europeas tienen ríos mucho más impresionantes que el Manzanares, por lo menos los madrileños tienen cerca la Sierra para su recreo los fines de semana. Y son gente feliz y jovial que saben pasárselo bien de verdad”

Trevor Rowe. Vacaciones Ferroviarias en España. 1964



INDICE

Introducción

I · Los orígenes del Ferrocarril Eléctrico del Guadarrama. Antecedentes sociales y culturales

- La figura de Giner de los Ríos
- La sierra de Guadarrama en la literatura
- El interés de los pintores paisajista
- Sorolla, el Guadarrama y Cercedilla
- Los pioneros del excursionismo deportivo
- La figura de José de Aguinaga
- La Sociedad Anónima Ferrocarril Eléctrico del Guadarrama

II · Referentes cronológicos del F.C. Eléctrico del Guadarrama

III · Tabla resumen del material móvil de la línea

IV · Infraestructuras. Datos básicos

- Vía, trazado y electrificación
- Relación de estaciones

V · El puerto de Navacerrada. El sueño frustrado de una estación invernal

VI · ¿Sabías que?

VII · Bibliografía y fuentes documentales

Idea original y coordinación editorial: Miguel A. Delgado. Consorcio Regional de Transportes de Madrid.

Asesores y colaboradores técnicos: Manuel Gonzalez Márquez, César Mohedas y Ruben Morón.

Durante la elaboración de este libro se ha hecho todo lo posible para contactar con los posibles propietarios de los derechos de algunas de las imágenes aquí reproducidas. Expresamos nuestras disculpas en los casos en los que esto no ha sido posible.

Madrid, 12 de julio de 2023. Día del Centenario del F.C. Eléctrico del Guadarrama.

Depósito legal: M-25961-2023

Introducción

El Ferrocarril Eléctrico del Guadarrama, el “Eléctrico”, forma parte del patrimonio histórico y sentimental de muchas generaciones de madrileños que ansiaban la llegada del fin de semana para ascender a las más altas cumbres de la Sierra mecidos por el suave traqueteo de este centenario ferrocarril de montaña.

Se puede afirmar que la época dorada del “Eléctrico” es anterior a la popularización del automóvil y a la mejora de los accesos por carretera a los puertos de Navacerrada y de Cotos. Hasta mediados de la década de los sesenta del siglo XX, centenares de aficionados a la montaña llegaban a Navacerrada, tanto en invierno como en verano, a bordo de este singular tren, muy similar al que tenían en muchas localidades de los Pirineos o de los Alpes. La presencia de residencias y albergues de numerosas sociedades y clubes de montaña y unas condiciones climáticas muy diferentes a las actuales le otorgaban a la zona un ambiente de alta montaña.

Aunque el Ferrocarril Eléctrico del Guadarrama fue diseñado como la principal vía de comunicación entre Cercedilla y el Puerto de Navacerrada, desde los años sesenta del siglo XX y con la mejora de las carreteras, esa función ha quedado relegada a un segundo plano. En cierta medida el viaje a la Sierra se ha banalizado y “subir a la nieve” ya no tiene la épica o las connotaciones románticas de antaño.

La consideración y puesta en valor como elemento patrimonial de este ferrocarril de montaña, de sus



instalaciones y de su material móvil en el entorno del Parque Nacional de la Sierra de Guadarrama es una importante baza a jugar de cara a su potenciación. Hay que reivindicar el papel de esta línea ferroviaria como un producto turístico poco explotado, una experiencia única de la que se puede disfrutar y que se encuentra a menos de una hora de la capital.

Sin duda la conmemoración del Centenario es la mejor puesta en valor para este ferrocarril de montaña. Desde el Consorcio Regional de Transportes apostamos por el transporte público como un instrumento en la promoción del ocio sostenible y como una herramienta de acceso a la naturaleza.





I.

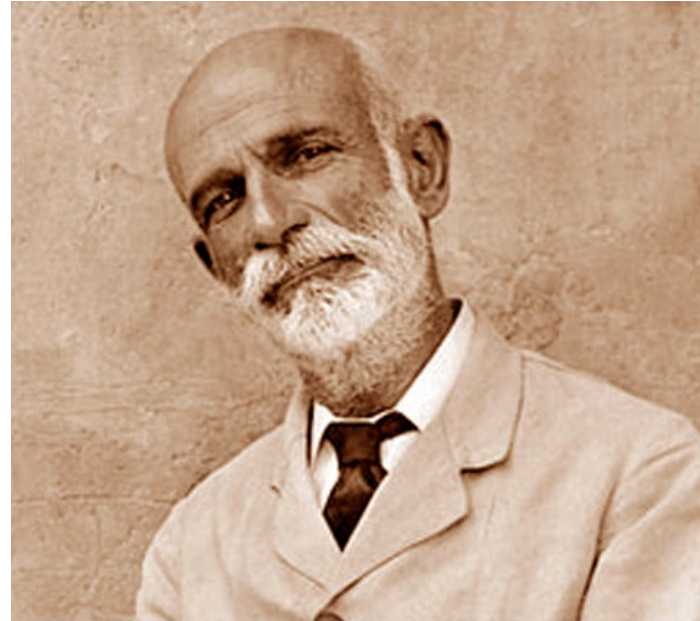
Los orígenes del Ferrocarril Eléctrico del Guadarrama

Antecedentes sociales y culturales

A comienzos del siglo XX se comienzan a extender por España las corrientes de pensamiento que ponen el valor el paisajismo, el naturalismo científico y las nuevas prácticas pedagógicas basadas en estos valores. La proximidad de la sierra de Guadarrama y la omnipresencia de su silueta gris azulada en el horizonte capitalino sirvió de motivación a grupos de docentes, de estudiantes y a los pioneros del deporte de montaña para adentrarse por caminos que hasta entonces solo conocían los pastores, los carreteros, los leñadores o incluso los bandoleros que habían hecho de parajes como la Pedriza su centro de operaciones.

La figura de Giner de los Ríos

Uno de los promotores de este importante movimiento cultural será Francisco Giner de los Ríos (1839-1915). Giner era un pedagogo, filósofo y ensayista que terminó por convertirse desde la Institución Libre de Enseñanza en el “padre” del llamado “excursionismo pedagógico”. Muchos de los principios pedagógicos de Giner de los Ríos se sustentaban en la llamada “educación práctica” donde los viajes, las excursiones y los campamentos de verano realizados en convivencia por alumnos y profesores, tenían la misma importancia que la enseñanza de las materias consideradas como más tradicionales. Cuando en 1915 muere Giner de los Ríos, Antonio Machado escribe desde Baeza: “Llevad, amigos su cuerpo a la montaña. A los azules montes del ancho Guadarrama”. En resumen, las ideas de Giner de los Ríos acerca del paisaje y del viaje a la naturaleza influyeron decisivamente en la estética de la generación del 98 -grupo al que también se conocía como ‘la generación de los excursionistas’.



La Sierra de Guadarrama en la literatura

Se puede afirmar que desde el medievo la Sierra de Guadarrama ha estado presente como fuente de inspiración en nuestra literatura siendo quizá el ejemplo más destacado de esa época el famoso “Libro del Buen Amor” del Arcipreste de Hita, escrito en el siglo XIV. Durante el Siglo de Oro, la Ilustración o el romanticismo muchos autores tendrán a la sierra de Guadarrama como una cercana y misteriosa fuente de inspiración. Es, sin embargo, a finales del siglo XIX cuando se percibe un importante cambio en la manera de aproximarse a las cumbres del Guadarrama. El ya mencionado Giner de los Ríos, Pío Baroja o Antonio Machado generan unas expectativas y una impresión tan grande en sus lectores que se produce un incremento de las visitas a la Sierra.

Ya entrados en el siglo XX autores como Ortega y Gasset o Carlos Fernández Shaw dejan en sus páginas numerosas referencias a sus valles y cumbres. Incluso escritores como Leopoldo Panero o el poeta Luis Rosales pasan largas temporadas en Cercedilla, ya consolidada como una importante localidad de veraneo. Vicente Aleixandre, Sánchez Ferlosio o el poeta Pedro Salinas, que relata en un célebre poema su viaje en coche a lo más alto del Puerto de Navacerrada, describen los parajes serranos con un detalle casi geográfico.

El interés de los pintores paisajistas

Como ya hemos visto, los pioneros del excursionismo madrileño acuden a los valles y cimas del Guadarrama con distintas motivaciones: desde la botánica a la entomología pasando por el conocimiento de la geología o la búsqueda de los beneficios que la actividad al aire libre tenía para la salud. Además de la literatura, también se genera una corriente pictórica que reivindica y pone en valor el paisaje de la sierra, los estudios y aulas de la ciudad se trasladan al campo y se populariza la pintura al aire libre. El verdadero pionero de esta corriente de admiración por el paisaje del Guadarrama es, sin duda, Velázquez que ya en el siglo XVII representa las cumbres nevadas de la Sierra como telón de fondo de muchos de sus cuadros, como el célebre Príncipe Baltasar Carlos a caballo con el pico de la Maliciosa de fondo.

En el tránsito entre el siglo XIX y XX cabe destacar, como referente del paisajismo a Aureliano de Beruete como uno de los pintores que mejor supo representar los paisajes del Guadarrama desde una óptica contemporánea. Además Beruete fue una figura de gran importancia en el ambiente de la época en la que convivió con figuras como Galdós o Sorolla.



Sorolla, el Guadarrama y Cercedilla

Aunque Joaquín Sorolla es un pintor conocido por sus paisajes asociados al mar y a las escenas costumbristas, hay que poner en valor que en su impresionante obra pictórica encontraremos pinturas con la sierra de Guadarrama como telón de fondo. Se trata de composiciones de una sencilla plasticidad en la que las cumbres azuladas aparecen rematadas por mechones de blancos neveros. Además y al igual que hicieron numerosos intelectuales, científicos y políticos de la época, Sorolla estableció en Cercedilla su residencia estival, estancia que se hizo permanente hasta su fallecimiento ya que en sus últimos tres años de vida una hemiplejía limitó mucho su actividad. Vecino de Ramón y Cajal, Canalejas o Juan Ramón Jiménez, su muerte en agosto de 1923 conmocionó a esta villa serrana y casi coincidió en el tiempo con la apertura del “Eléctrico del Guadarrama”.

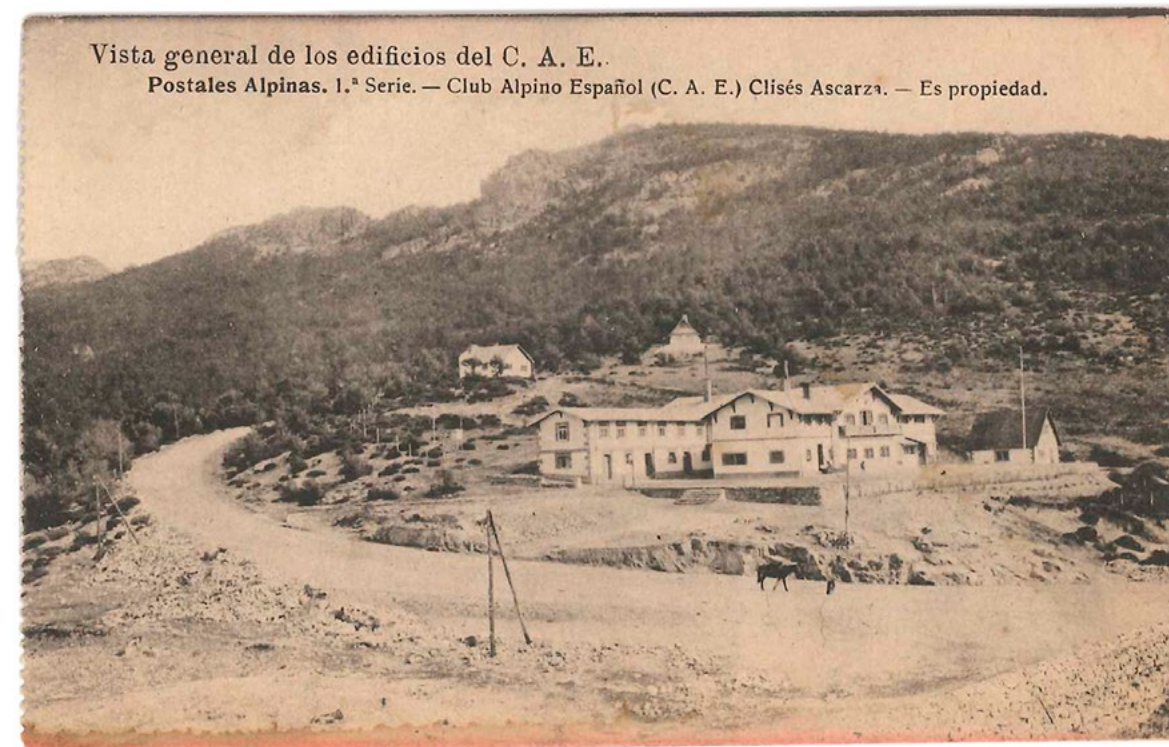


Joaquín Sorolla Bastida. *Vista del Torneo, El Pardo*, 1907. Fundación Museo Sorolla, nº inv. 00788

Los pioneros del excursionismo deportivo

En paralelo y muy relacionado con el ambiente cultural y docente, grupos de personas organizadas en sociedades deportivas de excursionistas y clubes de montaña habían ido levantando pequeños refugios en zonas cercanas a Cercedilla como en el Ventorrillo, en pleno camino del Calvario, una senda que finalizaba en el puerto de Navacerrada. Eran en principio organizaciones con un marcado carácter elitista, como la de Los Doce Amigos o el Tuenti Club, pero que, debido al gran número de solicitantes de afiliación, evolucionarían hasta convertirse en otras mucho más abiertas como la Sociedad Española

de Alpinismo Peñalara o el Club Alpino Español. Cabe reseñar que la industrialización y la construcción de nuevas infraestructuras como los ferrocarriles propició la llegada a Madrid de técnicos y profesionales de otros países europeos donde la práctica deportiva al aire libre y el excursionismo estaban muy asentados. Muchos de estos profesionales engrosaron las filas de estos clubes de montaña. En resumen, la transición entre el siglo XIX y XX supone, como estamos viendo, un singular caldo de cultivo para que aumente el interés de los madrileños por unas montañas que se encontraban apenas a medio centenar de kilómetros de la Puerta del Sol.



La figura de José de Aguinaga

José de Aguinaga y Keller (1883-1971) era ingeniero de caminos, al igual que su padre Ramón de Aguinaga. Ambos fueron los promotores del llamado ferrocarril Santander-Mediterráneo, proyecto ferroviario inconcluso que pretendía conectar la meseta con el puerto de Santander a través del valle del Pas. Mejor suerte corrió su proyecto para desarrollar el Ferrocarril Eléctrico del Guadarrama. En 1917 José de Aguinaga, aficionado a los deportes de montaña, consigue convencer a un selecto grupo de inversores compuesto por empresarios e industriales hispano-argentinos de constituir el Sindicato de Iniciativas del Guadarrama. El nexos entre todas estas personas era su vinculación al Club Alpino Español y su amor por las cumbres del Guadarrama como en el caso de Manuel González de Amezua, montañero de pro y pionero del esquí en el Guadarrama.

La Sociedad Anónima Ferrocarril Eléctrico del Guadarrama

Como el proyecto del ferrocarril va aglutinando cada vez más apoyos, el Sindicato de Iniciativas del Guadarrama se convierte en la Sociedad Anónima Ferrocarril Eléctrico del Guadarrama con unos claros objetivos empresariales: construir la línea de ferrocarril, levantar un hotel en el puerto de Navacerrada y construir diversas urbanizaciones y sanatorios en el entorno de la línea. La apuesta de Aguinaga era mucho más ambiciosa y preveía la expansión del trazado ferroviario desde Cercedilla y el puerto de Navacerrada hasta La Granja, Rascafría y Gargantilla de Lozoya, para componer una especie de “red alpina” en la sierra de Guadarrama, cuya riqueza, según afirmaba la compañía, estaba «mal atendida y por explotar». José de Aguinaga fue, además, un gran defensor del ferrocarril y colaboró con un capítulo titulado “Los Ferrocarriles de Montaña” en el tomo III de la obra “Cien Años de Ferrocarril en España”, publicada en 1948 con motivo del centenario del primer ferrocarril de la España peninsular. Durante la década de 1940 fue director adjunto de RENFE y en la de 1950 llegó a ejercer el cargo de director general de Ferrocarriles.



II. Referentes cronológicos del Ferrocarril Eléctrico del Guadarrama



1888

Llegada del ferrocarril a Cercedilla desde la madrileña estación del Norte. La llegada de este ferrocarril operado por la Compañía del Norte convierte a Cercedilla en uno de los destinos favoritos de los veraneantes y excursionistas de la capital.

1917

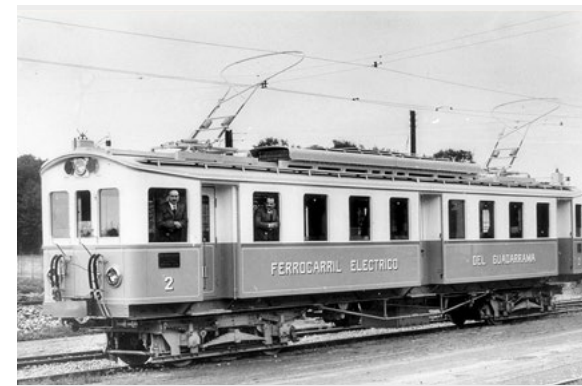
Se presentan los primeros proyectos para la construcción de un ferrocarril entre Cercedilla y el Puerto de Navacerrada promovidos por el ingeniero de caminos José de Aguinaga y Keller, promotor del llamado Sindicato de Iniciativas del Guadarrama.

1919

El "Sindicato de Iniciativas del Guadarrama" se convierte en la "Sociedad Anónima del Ferrocarril Eléctrico del Guadarrama", un ente empresarial que ya cuenta con la capacidad legal de poner en marcha las obras del ferrocarril (Concesión por Real Orden de febrero de 1919) y de otras iniciativas empresariales como un hotel en la terminal del puerto de Navacerrada.

1919

En octubre comienzan los primeros trabajos de construcción de la línea férrea, aunque unas semanas más tarde quedarán paradas por la llegada del invierno. Las obras no se reanudan hasta la primavera del año siguiente y finalizarán en el verano de 1923.



1922

El material móvil destinado a la línea y construido por Brown Boveri (parte eléctrica), Schlieren (caja) y M.A.N. (bogies) comienza a circular en periodo de pruebas por vías férreas de Suiza.

1923

Inauguración de la línea Cercedilla-Puerto de Navacerrada el jueves 12 de julio con un tren que parte de Cercedilla a las 18:00 horas. Acuden al acto los reyes (Alfonso XIII y su esposa Victoria Eugenia) y otras autoridades, así como gran parte de los habitantes de Cercedilla.



1924

Apertura en el puerto de Navacerrada del Real Hotel Victoria muy cercano al final de la línea. La explotación de este establecimiento hotelero está muy vinculada a la propia existencia del ferrocarril.

1935

En el mes de septiembre y debido al clima de inestabilidad política y social del momento se suspende el servicio comercial de la línea realizándose solamente una circulación diaria desde Cercedilla a Navacerrada para trabajos de mantenimiento.

1936

Justo antes del estallido de la Guerra Civil llega a la línea un tercer coche remolque procedente del pedido de un coche motor y dos remolques contratados bajo licencia en 1934 con la empresa española CAF, con el fin de reforzar el escaso parque móvil. El coche motor y el otro remolque se recibieron en mayo de 1940, una vez finalizada la guerra.





1936

En el mes de julio comienza la Guerra Civil. Los primeros enfrentamientos bélicos tienen lugar, entre otras zonas del país, en el cordal montañoso que marca el límite entre Madrid y Segovia. El gobierno de la República crea una unidad militar llamada Batallón Alpino y uno de sus cuarteles, hasta 1939, será el Real Hotel Victoria. Este batallón se nutrió de muchos de los jóvenes montañeros y esquiadores madrileños que a buen seguro habían sido usuarios de la línea con anterioridad al golpe de estado.

1937

Desde el estallido de la guerra los escolares de Cercedilla suben a diario en tren a una escuela habilitada en Camorritos. El mismo convoy que les transporta continúa a Navacerrada y regresa por la tarde con los escolares de vuelta a Cercedilla.

1939

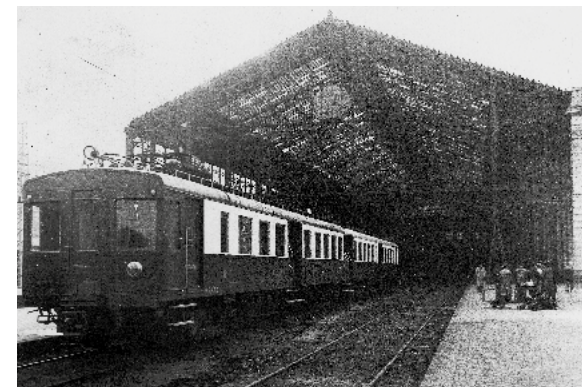
En abril finaliza la Guerra Civil. Ni la infraestructura ni el material móvil de la línea del eléctrico han sufrido daños de consideración debido a la contienda. Entre 1939 y 1954 RENFE explota la línea de manera transitoria.

1941

Se crea la Red Nacional de los Ferrocarriles Españoles (RENFE) por nacionalización de todas las compañías ferroviarias de vía ancha. De ellas, "la de Norte" explotaba por contrato el ferrocarril del Guadarrama, contrato que fue subrogado por RENFE.

1944

Veinte años más tarde de la apertura de la línea se inaugura el edificio de la estación del Puerto de Navacerrada muy cercana al Real Hotel Victoria que hasta la fecha había hecho las veces de estación provisional y de cuartel del Batallón Alpino durante la Guerra Civil.



1944

Electrificación de la línea de la Compañía del Norte entre Príncipe Pío, Villalba y Cercedilla. La demanda de la línea a Navacerrada aumenta de manera notable al mejorar las frecuencias de los trenes y esto repercute en una mayor ocupación de la línea al puerto de Navacerrada.

1954

En marzo el Ferrocarril Eléctrico del Guadarrama queda definitivamente integrado en la red de RENFE. Una de las primeras medidas que se ponen en marcha es el proceso de compra de nuevo material móvil, así como el proyecto de prolongación de la línea desde el puerto de Navacerrada hasta el puerto de Cotos.

1956

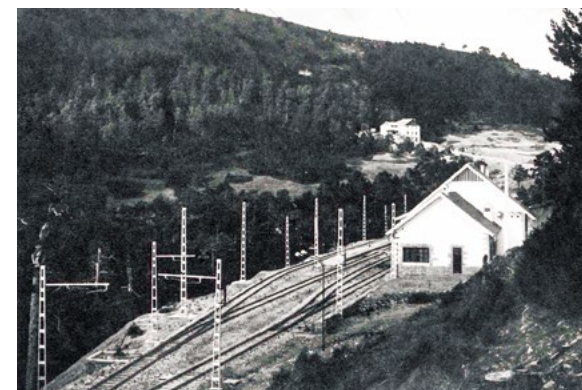
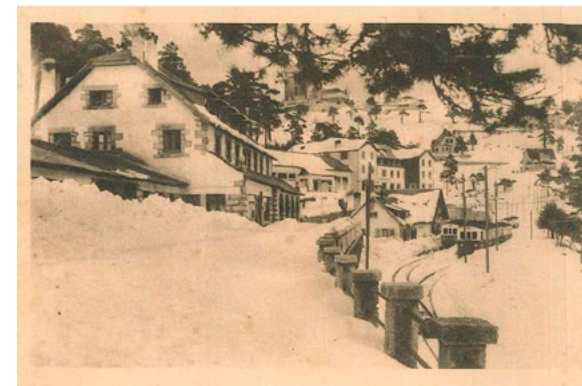
El Ministerio de Obras Públicas hace el encargo del nuevo material móvil de la línea a la Sociedad Española de Construcción Naval.

1959

Se inician las obras para prolongar el trazado entre el puerto de Navacerrada y el puerto de Cotos incluyendo la perforación del túnel de 671 metros de longitud para comunicar con la vertiente segoviana de la Sierra.

1963

Se finaliza la obra del edificio de la estación de Cotos previo a la puesta en marcha del nuevo tramo de la línea.





1964

Apertura del tramo entre el Puerto de Navacerrada y el Puerto de los Cotos. Esta apertura se hace coincidir con la puesta en servicio del nuevo material móvil fabricado por la Sociedad Española de Construcción Naval y denominados coloquialmente como “navales”. Este tramo queda electrificado de origen a 1500 VCC, manteniéndose la tensión de 1200 VCC, en el tramo Cercedilla-Navacerrada.



1967

Los vehículos “navales” son retirados de la línea debido a que presentan serios problemas técnicos de frenado derivados de las fuertes pendientes del trazado. El servicio pasa a ser prestado en su totalidad de nuevo por las veteranas unidades “suizas” Brown Boveri.

1967

Se incorpora al servicio la máquina quitanieves 111. Es un vehículo fabricado por las empresas Rolba y Stadler en Suiza y su mecanismo de retirada de la nieve es de tipo “molinillo”.



1968

Se produce un voraz incendio y la total destrucción del antiguo Real Hotel Victoria a la sazón residencia militar. El edificio será reconstruido años más tarde.

1969

Apertura de la estación de esquí de Valcotos como alternativa a la saturada estación del Puerto de Navacerrada, potenciando la ocupación de los trenes hasta la estación de Los Cotos



1971

Con motivo de la aplicación de la numeración UIC en RENFE, a partir de septiembre los tres coches motores del ferrocarril del Guadarrama números WM-101 a WM-103 son renumerados 431-501 a 431-503. De la misma manera, la máquina quitanieves nº 111 es renumerada 300-111.

1973

Se acometen importantes trabajos de mejora en el trazado de la línea incluyendo la sustitución de los postes de alimentación eléctrica y la catenaria. Se trata de trabajos previos a la llegada del nuevo material móvil de la serie 442. La línea permanece cerrada por este motivo hasta 1975.

1974

Como solución provisional y hasta la llegada de los nuevos trenes 442 se remozan las unidades “suizas” originales de 1923 y sus cajas de madera se sustituyen por unas nuevas cajas metálicas fabricadas por el carrocerero Sunsundegui. En este mismo año se hace el encargo de los nuevos trenes.

1975

La línea se reabre con la tensión de catenaria modificada de 1200 a 1500 VCC en el tramo Cercedilla-Navacerrada, previendo la inminente llegada de las nuevas unidades serie 442.

1976

Se pone en servicio el Control de Tráfico Centralizado (C.T.C.) en la línea, que solamente estuvo operativo unos meses, quedando abandonado después debido a los numerosos problemas técnicos que presentaba, y que los constructores no fueron capaces de corregir.





1976

Se incorpora el primer lote de trenes de la serie 442 de la Maquinista Terrestre y Marítima con tres coches motores y tres coches remolque.

1982

Se incorpora el segundo lote de trenes 442 con otros tres motores y tres remolques. Este es el parque de material móvil que ha llegado hasta la actualidad. Con la llegada de los 442 se da de baja el material móvil 431 original de 1923 a excepción de un vehículo (el 431-501) que se preserva como “aula de la naturaleza” y que se estaciona en Cercedilla.

1987

Edición del libro de Javier Aranguren “El Ferrocarril Eléctrico del Guadarrama”, una obra de referencia para los aficionados a esta línea férrea.

1989

Con la creación de la marca “Cercanías” RENFE encuadra al itinerario entre Cercedilla y Cotos como la línea C-9, siendo el itinerario entre Chamartín y Cercedilla la línea C-8.

1996

El domingo 21 de enero de 1996 se desencadena la que es conocida como “la gran nevada de 1996”, un episodio meteorológico que se prolongaría durante varios días y que dejaría espesores de nieve superiores a los dos metros en el puerto de Navacerrada. El “Eléctrico” dejó de prestar servicio no tanto por la nieve sino por la gran cantidad de árboles caídos sobre el trazado.



1997

Se lleva a cabo el cambio de imagen corporativa en la librea de los coches 442 adoptando su decoración exterior a los colores corporativos de Cercanías: rojo, blanco y morado.

1999

Año especialmente prolífico en descarrilamientos en la línea destacando los acaecidos en abril y en noviembre. Las crónicas periodísticas de entonces hablan de trenes sobrecargados y de falta de mantenimiento como posibles causas de estos incidentes.

1999

La Consejería de Medio Ambiente de la Comunidad de Madrid lleva a cabo la clausura, desmantelamiento y regeneración paisajística de los terrenos ocupados por la antigua estación de esquí de Valcotos abierta treinta años antes.

2002

A media tarde del 15 de agosto y en poco más de una hora cayeron 43 litros/m² debido a una tormenta que descarnó de balasto algunos tramos de la vía del “Eléctrico” y que obligó a evacuar a los pasajeros de un tren a las afueras de Cercedilla. La caída de árboles en la vía contribuyó a su cierre durante varios días.

2005

La quitanieves Rolba es sometido a diversas mejoras técnicas y su esquema de pintura original en color rojo es cambiado por el verde corporativo que ADIF tiene para este tipo de vehículos.





2009

Primera referencia en plano al llamado “Tren de la Naturaleza”, una iniciativa de RENFE para potenciar la línea con la presencia de grupos de escolares.

2013

En junio se crea el Parque Nacional del Guadarrama y parte del trazado del ferrocarril queda englobado dentro del territorio del parque.

2011

Cierre del tramo Navacerrada-Cotos por obras en esta última estación. La reapertura se lleva a cabo en junio de 2012. Solo se presta servicio en las estaciones de Cercedilla, Puerto de Navacerrada y Puerto de Cotos, el resto de estaciones y apeaderos quedan cerrados al servicio. Esta situación se mantiene en la actualidad.

2019

Se planifica la adquisición de nuevo material móvil. Se trata de la serie de seis trenes “Alpinos” con un pedido formalizado a Construcciones y Auxiliar de Ferrocarriles (CAF). Este pedido ya está ejecutado en 2023. En paralelo se planea la renovación de la infraestructura por parte de Adif implementándose el sistema ASFA y CTC. Además, se planea la reapertura de dos estaciones actualmente en desuso (Camorritos y Siete Picos).



2019

Final de las concesiones administrativas de 99 años para la ocupación de los montes de utilidad pública ocupados por el trazado del ferrocarril, así como de diversas urbanizaciones de Camorritos y del propio puerto de Navacerrada. Los terrenos de Camorritos pasan a ser propiedad del ayuntamiento de Cercedilla y los terrenos del puerto de Navacerrada de los ayuntamientos de Cercedilla y de Navacerrada.

2020

La declaración del Estado de Alarma debido a la pandemia de Covid 19 produjo el cierre de la línea desde el día 14 de marzo, no reanudándose el servicio hasta el 2 de septiembre de 2022. Este ha sido, sin duda, el cierre más prolongado de la línea y fue aprovechado para realizar tareas de mantenimiento. Finalizado el Estado de Alarma el Consorcio de Transportes puso en marcha un servicio especial de autobuses para prestar el servicio.

2023

Se presenta el proyecto de remodelación y mejora de las infraestructuras de línea de cara a la llegada de las nuevas unidades de material móvil que incluye un nuevo cierre por obras de la línea. Aparecen en las redes sociales las primeras fotos de los trenes “Alpinos” en la fábrica de CAF.



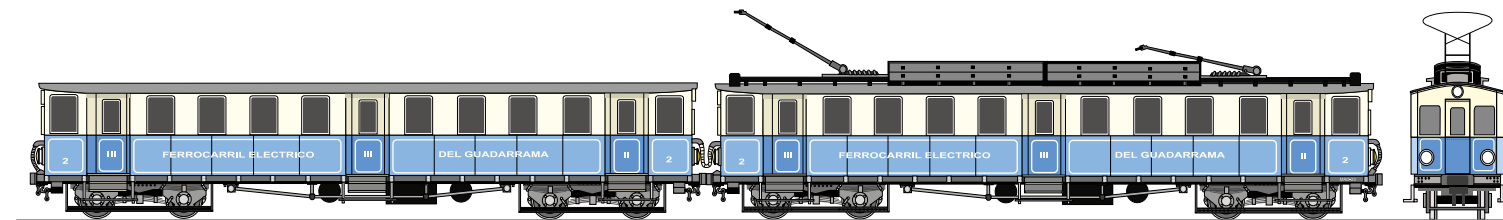


III.

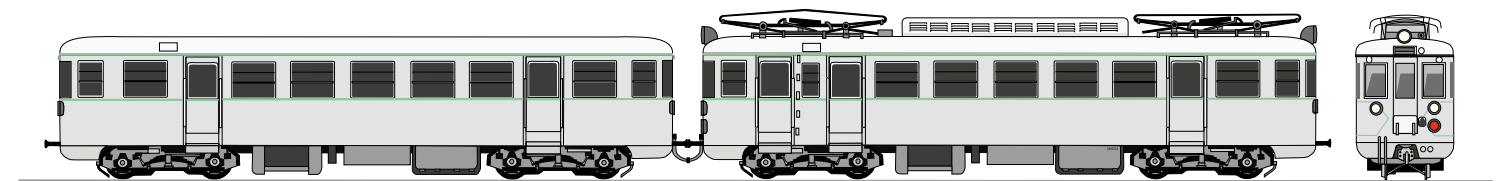
Tabla resumen
del material móvil

En la tabla siguiente se indica el material móvil de viajeros utilizado en la línea, así como otro tipo de material (auxiliar) propiedad de la línea. Además, se indican algunos de los vehículos auxiliares más relevantes propiedad de empresas contratistas o cedidos temporalmente por otras administraciones ferroviarias que han trabajado en la línea.

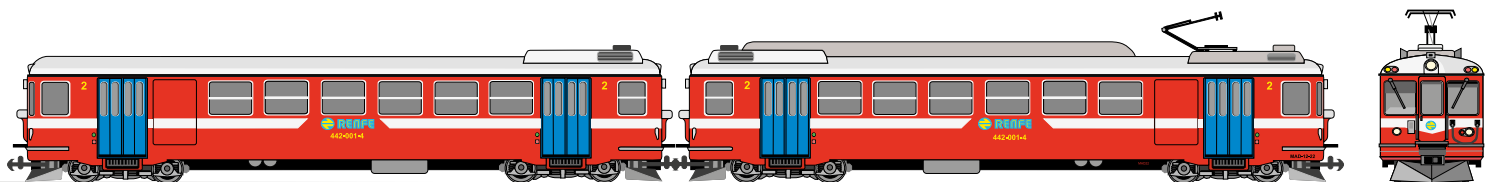
MODELO	AÑO	FABRICANTE	NÚMEROS	OTROS
SUIZOS	1923	Brown Boveri (parte eléctrica), Schlieren (caja), M.A.N. (bogies)	M1 y M2 Coches motor. R1 y R2. Coches remolque	
SUIZOS	Encargados nuevos coches en 1935. Entregados en 1936 (R3) y en 1940 (M3 y R4)	Construcciones y Auxiliar de Ferrocarriles (CAF), bajo licencia de los constructores citados anteriormente	Un coche motor M3 y dos coches remolques R3 y R4	
SUIZOS	Hacia 1943-44		Los coches se renumeran, oficialmente, WM-101 a WM-103 y WR-101 a WR-104. Sin embargo, sobre los coches figuran solamente M y R en lugar de WM y WR	
SUIZOS.	1971 implantación de la numeración UIC en RENFE		Pasan a ser la Serie 431. Solo se numeran los coches motores 431-501 a 431-503	
NAVALES "ESTADO"	1964	Sociedad Española de Construcción Naval (parte mecánica) y Cenemesa (parte eléctrica). Construidos en 1960	Serie 3000 (motores) y 6000 (remolques), numeración MOP. Asignados inicialmente 10 M (3006 a 3015) y 2 R (6011 y 6012). A la línea fueron los 3007, 3011, 6011 y 6012, formando dos trenes M-R. Se propuso renumerarlos WM-111 y 112 y WR-111 y 112, pero no se llevó a cabo. Otros tres M quedaron en el depósito de Príncipe Pío. Los otros cinco M fueron directamente a Cataluña	Causan baja en el Guadarrama en 1965. Vendidos a la Cía. General de Ferrocarriles Catalanes
SUIZAS RECONSTRUIDAS	1975	Sunsundegui	Desguace de las cajas de madera de los WM-101 a 103 y de los WR-101 a 104. El WR-104 se transforma en vagón plataforma. Al resto se le colocan cajas metálicas de Susundegui y vuelven al servicio como 431-501 a 431-503	Baja en 1982 salvo el 431-501 del Tren de la Naturaleza estacionado en Cercedilla
442	1976-77	Maquinista Terrestre y Marítima bajo licencia Brown Boveri y Schindler	Tres primeros coches motores (Mc) 9-442-001 a 003 y tres primeros remolques (Rc) 8-442-001 a 003	Coches en servicio en la línea en 2023. Unidad 442-003 desguazada en 1998
442	1982-83	Maquinista Terrestre y Marítima bajo licencia Brown Boveri y Schindler	Tres coches motores (Mc) 9-442-004 a 006 y tres coches remolque con cabina (Rc) 8-442-004 a 006. Los 442 pueden formar parejas Mc-Rc, acoplarse dos de ellas o circular un Mc aislado	Coches en servicio en la línea en 2023. Unidad 442-005 desguazada en 2021



UT SERIE 431.501 a 503, ex WM 101 a 103. Librea Original. Cercedilla 1923



1964. Coches "Navales" Serie 3.000



UT SERIE 442. Librea clásica RENFE 1976

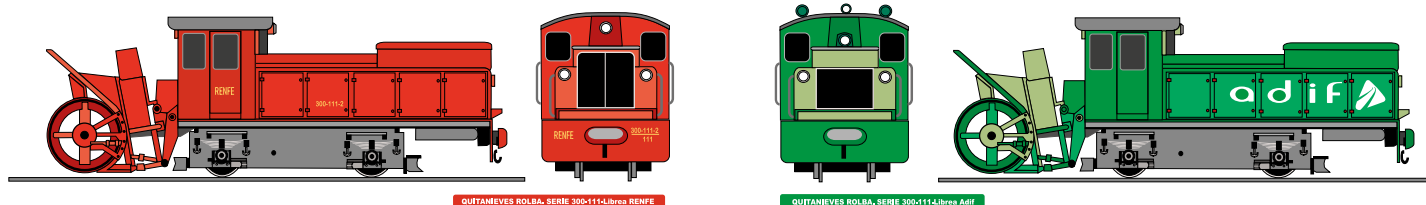


Otro material (propio de la línea)

QUITANIEVES	Rolba y Stadler (Suiza) 1967. Matrícula N° 111, luego UIC 300-111
J-1 y J-2	Dos vagones cerrados, de dos ejes, destinados inicialmente al transporte de mercancías y empleados posteriormente como vagones de servicio interior. Construidos por C.A.F. en 1948
MM-1	Un vagón plataforma con un pequeño borde metálico abatible, montado sobre dos bogies iguales a los de los remolques Schlieren/Brown Boveri. Construido por los Talleres de Valladolid de RENFE en 1958
Sin número (MM-2)	Un vagón plataforma, sin bordes, sobre bogies, utilizándose para su construcción el bastidor y los bogies del remolque WR-104
Sin número (T-1)	Un vagón con castillete para el mantenimiento de la catenaria, construido sobre un bogie de repuesto de los remolques Schlieren/Brown Boveri
CAVM-001 => 60-00-803	Una dresina con castillete para mantenimiento de la catenaria
010-113	Una dresina con plataforma de carga y grúa para trabajos de mantenimiento de vía y obras. Fue construida por Conorsa para vía ancha y adaptada posteriormente a vía métrica

Otro material (cedido temporalmente de otras líneas)

Ufhv-17	Vagón tolva sobre bogies, destinado a la distribución de balasto por la vía con ocasión de los trabajos de renovación llevados a cabo en el año 1973. Fue cedido temporalmente por el Ferrocarril del Tajuña
2Tag-8060-12 y 2Tag-8089-12	Vagones tolva de dos ejes, destinados a la distribución de balasto por la vía. Fueron cedidos temporalmente por FEVE en 1982. Originales del ferrocarril de Sierra Menera (núms. 374 y 12)
0-3815-011	Bateadora-niveladora Matisa, propiedad de una empresa contratista. Llegó a la línea en 1981



QUITANIEVES ROLBA, SERIE 300-111-2, Línea RENFE

QUITANIEVES ROLBA, SERIE 300-111-2, Línea Adif





IV.

Infraestructuras ·
Datos básicos

Vía, trazado y electrificación

Como ya se ha ido perfilando a lo largo de este texto estamos ante un verdadero ferrocarril de montaña, con rampas que, en bastantes ocasiones, alcanzan las 70 milésimas (7%), que es la mayor rampa existente en España en ferrocarriles de adherencia simple, es decir, que no utilizan cremallera. Curiosamente este ferrocarril se denomina de manera errónea como “funicular” siendo esta acepción utilizada, incluso, por los medios de comunicación.

El carril inicial utilizado en la vía fue de 30 kg/m en el tramo Cercedilla-Navacerrada y de 35 kg/m en el de Navacerrada-Cotos. En las obras llevadas a cabo en 1973-75, todo el carril fue sustituido por el de 45 kg/m, reutilizado de otras líneas de vía ancha, pero regenerado y en buen estado.

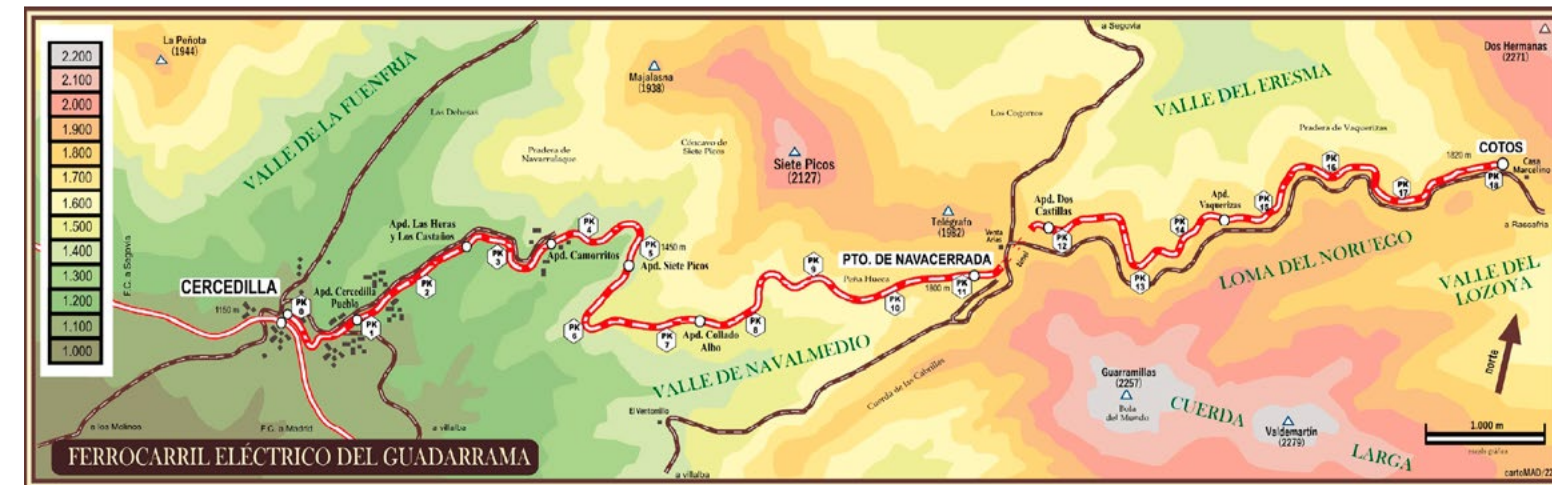
La electrificación inicial entre Cercedilla y Navacerrada fue a 1200 VCC, con alimentación mediante hilo simple tranviario. En el tramo Navacerrada-Cotos, la electrificación de origen fue a 1500 VCC mediante catenaria. De 1964 a 1973 coexistieron ambos sistemas. Con las reformas de 1973-75,

el tramo Cercedilla-Navacerrada fue convertido a 1500 VCC con catenaria. Inicialmente se disponía solamente de una subestación de alimentación a la catenaria, ubicada en Siete Picos y generada a partir de un motor diésel. En 1964 se añadió una segunda, en Cotos.



Relación de estaciones

Denominación de la estación	Catalogación Funcional	Altitud	Punto kilométrico	Año de apertura	Vías en origen	Otros
Cercedilla	Estación	1156m	0,0	1923	4+2	También llamada Cercedilla-Empalme
Cercedilla (pueblo)	Apeadero	1196m	0,9	1923	1	Abandonada y sin servicio
Las Heras y Los Castaños	Apeadero	1260m	1,9	1923	1	Abandonada y sin servicio.
Camorritos	Apartadero	1346m	3,5	1923	2	También llamada “Los Camorritos” Abandonada y sin servicio
Siete Picos	Apartadero	1451m	5,4	1923	2	Abandonada y sin servicio
Collado Albo	Apartadero	1572m	7,5	1923	2	Derribada en 2004
Peña Hueca	Apeadero	1674m	9,3	1923	1	Desaparecida en los primeros años
Puerto de Navacerrada	Estación	1764m	11,0	1923	3	También conocida como “Puerto Navacerrada”
Dos Castillas	Apeadero	1765m	12,0	1964	1	También conocida como como “El Berracón” Abandonada y sin servicio
Vaquerizas	Apartadero	1799m	15,0	1964	1	Abandonada y sin servicio
Cotos	Estación	1819m	18,0	1964	3	También conocida como “Los Cotos”



Aspectos más destacados de las estaciones

Un aspecto a destacar del Ferrocarril Eléctrico del Guadarrama es el hecho de que sus estaciones están edificadas en época y estilos diferentes y no existe homogeneidad arquitectónica en las mismas. Cercedilla, la estación inicio de la línea, es original de la época del ferrocarril del Norte (1888) y los andenes del “Eléctrico” se adaptaron a la misma en 1923 sin llegar a tener nunca un edificio propio aunque su disposición y marquesinas sí han sufrido numerosos cambios.

Si dejamos a un lado apeaderos como el de Camorritos, la siguiente estación, Siete Picos, se puede considerar como la única original de la línea ya que fue inaugurada a la vez que el ferrocarril en el año 1923. En ello pesó, sobre todo, el hecho de que allí estaba ubicada la subestación eléctrica que alimentaba de energía a la línea. Su edificio de bella factura, en un entorno espectacular y edificado en piedra de granito y ladrillo visto se encuentra en un lamentable estado de abandono. Entre esta parada y la del Puerto de Navacerrada se encontraba el apartadero de Collado Albo

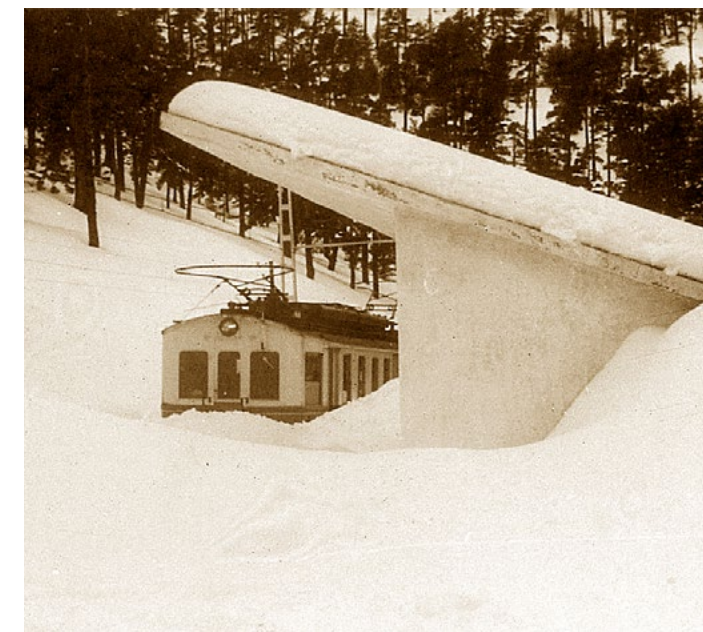


que fue derribado en 2004 por su estado de ruina. Edificado con un estilo inclasificable, era muy popular como refugio de montañeros.

El puerto de Navacerrada solo dispuso de edificio propio en 1944 y hasta esa fecha las funciones propias de la estación se realizaban en el cercano hotel Reina Victoria. Su edificio tiene reminiscencias “alpinas” aunque su estado actual es mejorable.

En el tramo “segoviano” de la línea y antes de llegar a Los Cotos se habilitaron dos apartaderos de muy sencilla factura “Dos Castillas” y “Vaquerizas”. En la actualidad ambas instalaciones se encuentran abandonadas.

La última de las estaciones puestas en servicio fue la de Cotos, original de 1964 y con un estilo arquitectónico que nos recuerda a edificios de la línea del llamado “F.C. Directo Madrid-Burgos”.





V.
El puerto de Navacerrada.
El sueño frustrado de una estación invernal



Desde los primeros proyectos de la línea, la viabilidad económica del Ferrocarril Eléctrico del Guadarrama estaba basada en la urbanización y explotación económica de determinadas zonas aledañas a la vía férrea con fines residenciales, sanitarios y de ocio. Entre estas zonas destaca el paraje de Camorritos, que terminaría siendo una consolidada zona de chalets del municipio de Cercedilla o los terrenos aledaños a la estación y puerto de Navacerrada, un paraje de montaña donde se comenzaron a ubicar las sedes de distintos clubes de montaña, residencias militares y diversos negocios hosteleros. Todos ellos entorno a dos núcleos primigenios, el Real Hotel Victoria (1923) más cercano a la terminal ferroviaria y el segundo núcleo organizado entorno a los negocios hosteleros ubicados en la cima del puerto como la mítica Venta Arias.

Antes del estallido de la Guerra Civil el puerto de Navacerrada fue el escenario de diversas competiciones y campeonatos nacionales de esquí. Dos importantes sociedades deportivas tenían sede en el Puerto, la Real Sociedad Española de Alpinismo Peñalara y el Club Alpino Español. Incluso la zona fue el escenario de entrenamientos del primer equipo olímpico español que acudió a los juegos olímpicos de invierno de febrero de 1936. En dicho equipo estaban seleccionadas dos pioneras del deporte de montaña como eran Margot Molés y Ernestina de Herreros.

Superada la crisis de la postguerra, a partir de los años sesenta y setenta del siglo XX se produce una verdadera eclosión de los deportes de invierno tanto en el Puerto de Navacerrada como años más tarde en Valcotos y Valdesquí. La consecuencia directa fue el desarrollo inmobiliario en el Puerto con la construcción de diversos bloques de



apartamentos así como de otras residencias y albergues de montaña de diversas instituciones públicas, consolidando un núcleo urbano único y compacto.

Las temporadas de nieve se prolongaban durante bastantes semanas entre diciembre y febrero y la mejora de los accesos por carretera y la paulatina motorización de las familias originó un cierto declive en el uso del “Eléctrico” como principal modo de acceso a la estación invernal. Remontes, pistas de diversos niveles e incluso un trampolín de saltos completaban una oferta bien atendida por varios restaurantes y hostales.

La paulatina retirada de la nieve a cotas más elevadas como consecuencia del cambio climático, el final del periodo de concesión administrativa para el uso de estos terrenos en 2022 y la declaración de Parque Nacional y sus limitaciones para la práctica del esquí, ha generado el progresivo vaciamiento y abandono de muchos de estos edificios, algunos de ellos de alto valor patrimonial. La consecuencia más obvia es el alarmante estado de decadencia de la zona, algo incomprensible en una zona de alta montaña, declarado Parque Nacional y en una región con más de seis millones de habitantes.

VI. ¿Sabías que?

- ▶ El Eléctrico del Guadarrama fue una de las primeras líneas electrificadas del país incluso 21 años antes de ser electrificada la línea principal entre Norte y Cercedilla.
- ▶ El “Eléctrico” es un ferrocarril convencional, por lo tanto la denominación popular de “funicular” o de “tranvía” que recibe en determinadas ocasiones no se ajusta en absoluto a la realidad.
- ▶ La estación de Cotos, ubicada a 1818 metros de altura, es la segunda de mayor altitud de España, solo superada por la estación de Nuria de los FC de la Generalitat de Cataluña, aunque este ferrocarril es de cremallera.
- ▶ El tramo de mayor pendiente de la línea se encuentra a la salida del antiguo apeadero de Cercedilla-Pueblo con una rampa de 70 milésimas justo en el límite en el que puede operar un ferrocarril de “adherencia” convencional.
- ▶ El “Eléctrico” ha sido escenario de numerosos rodajes cinematográficos como la película española de 1963 “Operación Embajada”.
- ▶ La capilla de Camorritos y la ermita de la Virgen de las Nieves de Navacerrada ubicadas junto a ambas estaciones han sido escenario de numerosas bodas por lo que en ocasiones novios e invitados han tenido que cruzar a pie el incómodo balasto de la vía.
- ▶ La tradicional carrera de navidad de Cercedilla da su pistoletazo de salida una vez que el “Eléctrico” ya ha rebasado el paso a nivel del pueblo evitándose de este modo la obligada parada de las corredoras y corredores ante la barrera bajada.
- ▶ Durante las jornadas de mal tiempo o de niebla densa el familiar silbato del “Eléctrico” junto con el chirriar de sus vagones ha sacado de algún apuro a montañeros extraviados en mitad de la montaña.
- ▶ Viejos apeaderos como el de Collado Albo, también conocido como Villa Carpanta, sirvieron de improvisado refugio a numerosas generaciones de excursionistas que en ocasiones saludaban alegres aún metidos en sus sacos de dormir al paso del primer tren de la mañana.

VII. Bibliografía y otras fuentes documentales

Aranguren, Javier (1987). El Ferrocarril Eléctrico del Guadarrama. Aldaba Ediciones

Aranguren, Javier (1992). Automotores Españoles (1906-1991)

Arévalo Molina, Jacinto M. El Batallón Alpino del Guadarrama. Ediciones la Librería 2009

Blázquez Jiménez, Alvaro. El paisaje urbano del puerto de Navacerrada

www.castellarnau.org - Asociación de Amigos de Valsaín, La Granja y su entorno (octubre 2012)

Cortijo Martín, José Luis (2006). Una Línea Singular. Ferrocarril Eléctrico del Guadarrama. Revista Maquetren números 161 y 162

Gerencia de Prestación de Servicios de Cercanías Madrid. “100 Años de Ilusión 1923-2023” julio 2023

López Martín, Iñaki. (2022). Cercedilla Inédita. Un deseo llamado Tranvía
Revista El papel de Cercedilla. Número 6

Olaizola Elordi, Juanjo. El Ferrocarril Eléctrico de Guadarrama cumple 100 años.
Revista Vía Libre, julio-agosto 2023

Pantoja, Alvaro. La gran nevada de 1996: <http://recmountain.com/la-gran-nevada-de-1996/>

Ramos, Ignacio y Gaboni. Margot Molés a Todo Color. www.libros.com 2020

Rowe, Trevor. Vacaciones Ferroviarias en España. Gobierno Vasco, Euskotren y revista Maquetren. 2015

Seseña, José Manuel. El Ferrocarril Eléctrico del Guadarrama. Excelente trabajo con 11 entregas en el blog (2011-2013) <http://historias-matritenses.blogspot.com/>

Archivos fotográficos, fuentes y agradecimientos.:

Javier Aranguren, Antoni Blanch, Agustín Buelta González, Miguel Angel Delgado, Oscar Camargo, Fundación Museo Sorolla, Manuel González Márquez, César Mohedas, Rubén Morón, Trevor Rowe-Museo Vasco del Ferrocarril, Foto Manrique, Francisco Javier Martín, Ignacio Martínez, Juanjo Olaizola, Luis Díaz Patino Ignacio Ramos Altamira y Archivo CRTM. Se han realizado las gestiones pertinentes para localizar a los autores de algunas Imágenes sacadas de Internet así como a las editoriales de aquellas postales reproducidas en esta publicación.

Album de recuerdos



INDICE DE FOTOS

Portada. Unidad de Tren (UT) Suiza frente al Hotel Real Victoria. Puerto de Navacerrada. 1923. Foto Internet.

Interior portada. UT Suiza en el Puerto de Cotos. Trevor Rowe. Vacaciones Ferroviarias en España. Gentileza Museo Vasco del Ferrocarril.

Pág. 1 UT 431 (Ex Suiza) estacionada en la estación del Puerto de Cotos. Enero de 1983. Foto M. A. Delgado.

Pág. 2 Arriba. Unidad de Tren (UT) Suiza afrontando el descenso hacia la estación de Siete Picos. Libro de Javier Aranguren, colección César Mohedas.

Pág. 2 Abajo. Montañeros y esquiadores en el cambio de trenes en Cercedilla. Libro de Javier Aranguren, colección César Mohedas.

Pág. 3 Izquierda. Postal del Puerto de Navacerrada. Ediciones Vistabella. Circa 1960. Colección M. A. Delgado.

Pág. 3 Derecha. UT 442 con la librea original de RENFE ascendiendo hacia Siete Picos. Libro de Javier Aranguren, colección César Mohedas.

Pág. 4. UT Suiza estacionada en la estación de Cercedilla. Trevor Rowe. Gentileza Museo vasco del Ferrocarril.

Pág. 5 UT "Suiza" con matrícula M101-R104 estacionada en Navacerrada en julio de 1951. Juan Bautista Cabrera. Colección Manuel González Márquez.

Pág. 6 Retrato de Francisco Giner de los Ríos. Gentileza archivo Fundación Francisco Giner de los Ríos-Institución Libre de Enseñanza.

Pág. 7 "Cercedilla. Panorama desde Peñas Arriba". Edición Bazar de Cercedilla 1933. Postal colección M.A. Delgado.

Pág. 8 Joaquín Sorolla Bastida. *Vista del Torneo, El Pardo*, 1907. Fundación Museo Sorolla, nº inv. 00788.

Pág. 9 El Ventorrillo. Albergue del Club Alpino Español. Clisés Ascarza (1915) Tarjeta postal. Colección M.A. Delgado.

Pág. 10 Cercedilla (Madrid). Vista General de la Colonia (de la estación). Tarjeta postal de formato apaisado-triple. Circa 1920. Colección M. A. Delgado.

Pág. 11 UT "Suiza" abriéndose paso entre la nieve antes de llegar a la estación del Puerto de Navacerrada. Libro de Javier Aranguren, colección César Mohedas.

Pág. 12 Arriba. Postal de la estación de Cercedilla. Tren a vapor de la Compañía de los Ferrocarriles del Norte partiendo hacia Segovia. Colección M. A. Delgado.

Pág. 12 Centro. Detalle de una acción al portador de 500 pesetas de valor de la Sociedad del FC Eléctrico del Guadarrama. Colección M. A. Delgado.

Pág. 12 Abajo. Trabajos de construcción de la línea en Cercedilla (1923). Libro de Javier Aranguren. Colección Gonzalo Fanjul. Gentileza César Mohedas.

Pág. 13 Arriba. Imagen del fabricante Brown Boveri de uno de los coches del "Eléctrico" en pruebas en Suiza. Libro de Javier Aranguren, colección César Mohedas.

Pág. 13 Centro. Llegada del tren inaugural a la estación del Puerto de Navacerrada (1923). La Semana Gráfica. Biblioteca Nacional. Gentileza Ignacio Ramos.

Pág. 13 Abajo. Campeonato de esquí femenino en el Puerto de Navacerrada organizado por la Real Sociedad Española de Alpinismo Guadarrama (1929). Foto Marín, archivo privado de Margot Moles. Gentileza Ignacio Ramos Altamira.

Pág. 14 Arriba. Calendario de excursiones de la Sociedad Deportiva Excursionista. Verano 1936. Libro de Javier Aranguren, colección César Mohedas.

Pág. 14 Centro. Paraje de Camorritos con la vía del Eléctrico antes de la bifurcación de la estación. Cercedilla 1940. Tarjeta Postal Colección M. A. Delgado.

Pág. 14 Abajo. Estación del Puerto de Navacerrada 1947. El edificio está recién construido. Foto Juan Bautista Cabrera. Colección Manuel González Márquez.

Pág. 15 Arriba. UT 433 también denominada “Chispas” en la estación del Norte de Madrid. Libro de Javier Aranguren, colección César Mohedas.

Pág. 15 Centro. Estampa invernal de la estación de Navacerrada. En primer plano el Hotel Arias y al fondo la Residencia Militar en el antiguo edificio del Hotel Real Victoria Postal Imago S.L. 1950. Colección M. A. Delgado.

Pág. 15 Abajo. Estación de Cotos en 1964 y justo antes de su apertura al público. Al fondo el albergue de la SDE Peñalara. Fotografía de un recorte de prensa. Colección M.A. Delgado.

Pág. 16 Arriba. UT 3000 “Naval” en el Puerto de Navacerrada en 1964. Apertura del tramo entre el Puerto de Navacerrada y el Puerto de Cotos. Fotografía Santos Yubero, Archivo de la Comunidad de Madrid.

Pág. 16 Centro. Tarjeta postal de la estación del Puerto de Navacerrada llena de nieve (1970). Ediciones Vistabella. Colección M. A. Delgado.

Pág. 16 Abajo. Espectacular imagen de la máquina quitanieves “Rolba” en un apeadero de la línea, seguramente Dos Castillas, 1985. Foto Internet.

Pág. 17 Arriba. Estación de Cercedilla con las vías de la línea Villalba-Segovia de RENFE en primer plano y una UT “Suiza” al fondo en la zona del “Eléctrico”. La estación presenta un aspecto solitario muy poco habitual. Autor desconocido. Colección César Mohedas.

Pág. 17 Centro. Imagen del fabricante de los nuevos trenes 442 en su fase de ensamblado en la factoría de la Maquinista Terrestre y Marítima (MTM) de Barcelona. Circa 1975. Colección Antoni Blanch.

Pág. 17 Abajo. Las nuevas UT 442 recién llegadas a Cercedilla incluso aún con los carteles de la empresa MTM en sus ventanas. Circa 1976. Colección Antoni Blanch.

Pág. 18 Arriba. Billete Hugin de 1984 emitido en Cercedilla y con destino a los Cotos. Colección M. A. Delgado.

Pág. 18 Centro. Detalle de un plano esquemático de la nueva red de Cercanías de Madrid configurada, al igual que el resto de la imagen de Cercanías, por el diseñador Alberto Corazón en 1989. Archivo Consorcio Regional de Transportes de Madrid (CRTM).

Pág. 18 Abajo. Una UT 442 estacionada en el Puerto de Navacerrada durante la llamada “gran nevada” de enero de 1996. Fotografía de la página web Nevaesport, vía Álvaro Pantoja.

Pág. 19 Arriba. Dos trenes de la serie 442 estacionados en Cercedilla. Estampa habitual en la que destacan los coches decorados con la actual librea elaborada a partir de los colores de Cercanías. Fotografía Internet.

Pág. 19 Centro. Vista general de la estación de esquí de Valcotos que sería desmantelada en 1999. En la actualidad gran parte del estacionamiento ha sido eliminado. Postal 1975 colección M.A. Delgado.

Pág. 19 Abajo. La máquina quitanieves Rolba tras las mejoras técnicas y con la librea verde Adif. Imagen Internet.

Pág. 20 Arriba. Cartel informativo con la nueva imagen de la llamada “Zona Verde” una etiqueta que en realidad se aplicó para sacar a la antigua línea C9 del sistema tarifario del CRTM. Foto Francisco J. Martín 2023.

Pág. 20 Centro. Capirote o monolito de granito instalado en diversos parajes de la Sierra para delimitar el perímetro del Parque Nacional del Guadarrama. Foto M.A. Delgado 2020.

Pág. 20 Abajo. Una 442 circula en el tramo el tramo de mayor endiente de la línea, en pleno casco urbano de Cercedilla. Al fondo los Siete Picos. Foto F.J. Martín 2023.

Pág. 21 Arriba. UT 442 dejando atrás el viejo cartel de la colonia de Camorritos. Foto Francisco J. Martín.

Pág. 21 Centro. Los autobuses interurbanos del CRTM también se han hecho “habituales” como modo de acceso a los puertos de Navacerrada y Cotos, bien operando como línea 691 o como servicio especial sustitutorio en el tiempo en el que el “Eléctrico” ha estado sin funcionar. Foto archivo CRTM/Carlos Sancho.

Pág. 21 Abajo. Foto que ha circulado en las redes sociales en la primavera de 2023 y donde puede verse dos unidades de los llamados trenes “Alpinos” en la fábrica de CAF. Estas serán las unidades que pasen a prestar servicio en la línea a partir de 2024.

Pág. 22 UT 442-002-2 Atravesando un paisaje nevado en una soleada mañana de invierno. Luis Díaz Patino.

Pág. 23 UT Suiza estacionada en el Puerto de Navacerrada. Libro de Javier Aranguren, colección César Mohedas.

Pág. 25 y 26 Ilustraciones de los principales modelos de material móvil y de las distintas decoraciones de los trenes del F.C. Eléctrico del Guadarrama entre 1923 y 2023. Dibujos M.A. Delgado.

Pág. 27 Arriba izquierda. UT Suiza 431-503-2 en el puerto de Navacerrada en 1972. Foto Jaime Fernandez. Postal colección M.A. Delgado. Arriba derecha. UT Naval estacionada en Príncipe Pío. Libro de Aranguren, colección César Mohedas. Abajo izquierda. Una UT 431 Ex Suiza en la estación de Los Cotos (1975). Libro de Aranguren, colección César Mohedas. Abajo derecha. UT 442 con la librea original de RENFE en el Puerto de Navacerrada. Libro de Aranguren, colección César Mohedas.

Pág. 28 Máquina quitanieves Rolba 300-111-2. Libro de Aranguren. Colección César Mohedas.

Pág. 29 Una UT 442 con la librea de RENFE entrando en el antiguo apeadero de las Heras y los Castaños (Cercedilla) Libro de Aranguren, colección César Mohedas.

Pág. 30 Izquierda. Imagen de la rampa de salida del apeadero del Cercedilla Pueblo, uno de los tramos de más inclinación de la línea. Al fondo Siete Picos (1964). Postal colección M.A. Delgado.

Pág. 30 Derecha. La vía cubierta de nieve un poco antes de llegar al Puerto de Navacerrada. Al fondo el alto de las Guarramillas. Foto Manrique (1960). Postal colección M.A. Delgado.

Pág. 31 Mapa topográfico de la línea. Diseño y realización M.A. Delgado 2023.

Pág. 32 Izquierda. El desaparecido apartadero de Collado Albo. Foto Francisco J. Martín 2003.

Pág. 32 Arriba derecha. Rótulo de azulejo de la estación de Cercedilla. Foto M.A. Delgado.

Pág. 32 Debajo derecha. Edificio en ruinas de la estación de Siete Picos. Foto Francisco J. Martín 2019.

Pág. 33 Izquierda abajo. El edificio final de línea de la estación de Cotos. Verano de 2022. Foto M. A. Delgado.

Pág. 33 Derecha arriba. El edificio de la estación del Puerto de Navacerrada. Verano de 2022. Foto M. A. Delgado.

Pág. 33 Derecha abajo. El edificio del apartadero de Dos castillas y una “Suiza” enterrados en la nieve. Libro de Aranguren. Colección César Mohedas. Autor Gonzalo Fanjúl.

Pág. 34 Plano del Puerto de Navacerrada. M.A. Delgado.

Pág. 35 Telesilla de Guarramillas. Detalle de una postal del fotógrafo Manrique. Colección M.A. Delgado.

Pág. 36 Arriba. Octavilla publicitaria del “Hotel Victoria” Circa 1930. Libro de Aranguren, colección César Mohedas.

Pág. 36 Centro. Margot Moles practicando el salto de esquí en una rampa improvisada. Valle abajo se distingue un “Eléctrico” estacionado al final de la línea- Foto gentileza Ignacio Ramos Altamira.

Pág. 36 Abajo. Telesilla de Guarramillas y bar “Dos Castillas”. Foto Manrique. Colección M.A. Delgado.

Pág. 37 Arriba. Típico ambiente invernal del Puerto en los años cincuenta. Venta Arias y autobuses estacionados junto a la carretera. Ediciones DARVI 1960. Tarjeta postal Colección M.A. Delgado.

Pág. 37 Abajo. Trampolín de saltos de la pista del Escaparate “Luis Arias”. Tarjeta postal ediciones PISA, circa 1975. Colección M.A. Delgado.

Pág. 40 Fotos, banderines, billetes y pines del “Eléctrico” Colección personal de recuerdos de M. A. Delgado.

Interior Contraportada. Acción por valor de 500 pesetas del “Ferrocarril Eléctrico del Guadarrama” 1921. Colección M.A. Delgado.

Contraportada. UT 442 A punto de partir de la Estación de Cotos prestando el último servicio del día 30 de diciembre de 2022. Luis Díaz Patino.





unimos Personas



Tu sistema de transportes



Comunidad de Madrid