

EL TREN QUE NUNCA LLEGO

Comienzo escribiéndoles un sábado 13 de agosto, en un vuelo da Tenerife, el 013 (que el auxiliar se cuida de pronunciar cero, uno-tres, por aquellos de las supersticiones). Me valdré de esos 60 minutos que le ganamos al horario al pasar de la península a las islas.

El verano pasado iniciaba una serie desenfadada y ligera sobre los protagonistas de nuestro pueblo. Este año me permitirán que varíe un poco el rumbo, para dar un respiro a esas cuatro candidas, que no supieron o no quisieron entender nada de cuanto contaba en mi anterior artículo. Se lo merecen como premio; gracias a ellas fui mucho más leído de lo que esperaba.

Pero no se preocupen, que el respiro será breve. Mientras tanto, este año les hablaré de San Martín a través de la vida de su ferrocarril. Un ferrocarril con más de un siglo de historia, que un día cualquiera murió de melancolía.

Fue una Ley de 1 de mayo de 1883, la que otorgó a Don José Rodríguez Batista la concesión para la construcción y explotación por 99 años, sin subvención estatal, del ferrocarril de Madrid a San Martín de Valdeiglesias pasando por Villaviciosa de Odón. Nace en plena fiebre del ferrocarril, cuando las compañías obtenían grandes beneficios y el Estado no tenía que intervenir. Tiempos muy distintos a los actuales de la Renfe.



FOTO LAORDEN



FOTO LAORDEN

En los primeros años, las obras se desarrollaron con lentitud, de tal forma que bajo esa empresa privada, la línea sólo llegó a Villaviciosa.

Posiblemente este retraso y la necesidad que tenía el Estado de tener una línea propia, donde practicase el Batallón de Ferrocarriles, hizo que en 1895 por Ley de 17 de julio, se autorizase al Ministerio de la Guerra para contratar y explotar, por cuenta del Estado, la línea de Madrid a Villaviciosa, pudiendo prolongarla a San Martín de Valdeiglesias.

Pero aquellos no fueron años muy esplendorosos para el ferrocarril y la gestión del Estado languidecía bajo la burocracia. La guerra de Cuba también contribuyó a ese retraso. Poco o nada se avanzó hasta 1926.

Fue precisamente en ese año, con la dictadura del general Primo de Rivera, estando al frente de la cartera de Fomento el Conde de Guadalhorce, cuando se promulgó el famoso Real Decreto de 5 de marzo, aprobando un «Plan preferente de Ferrocarriles de urgente construcción», con el objetivo de poner en marcha 16 nuevos ferrocarriles, bajo la política de las grandes obras públicas de la dictadura.

A ese plan urgente se agregó en 1927 la línea de San Martín de Valdeiglesias, con un presupuesto total de 27.938.693,22. Es una pena no tener un túnel del tiempo. Sería fabuloso retroceder a aquella época y con lo que cuesta un piso en el barrio del Retiro de Madrid poder disponer de un ferrocarril propio, para invitar a las amigas.

Ese año 1927 fue decisivo para el ferrocarril de San Martín. En él se promulga el Real Decreto-Ley de 24 de marzo, abandonando la idea de tener un ferrocarril directo de Madrid a San Martín, pues entraría en clara y desigual competencia con la línea existente de Madrid a Almorox, sin que hubiese tráfico suficiente para ambas. Se acuerda por ello que la vía arranque de la línea de Almorox, desde Villamanta, pase por San Martín y Arenas de San Pedro y enlace con la de Madrid a Cáceres. Se fija igualmente el ancho de la vía en un metro.