

NI RUTA DE LA MUERTE, NI TREN FANTASMA

Por Manuel Maestro

Antes, San Martín de Valdeiglesias se nutría de la sangre hirviente de la viña y la mucosa suave de sus olivos. Hoy vive, fundamentalmente, del turismo que atraen sus montes plagados de pinos y encinas y el valle por el que surca el río Alberche que, con la ayuda de la mano del hombre, ha visto engrandecer su cauce y, quiere emular al océano. Creció al ser punto de encuentro de quienes transitaban entre Toledo y Ávila, la capital del Reino, y ese bello paraje en donde los fríos de Castilla la Vieja se amansan, a orillas del Tietar, frenados por la cordillera de Gredos.

Muchos viajeros nos han dado cuenta en sus escritos del paso por este lugar. Hace doscientos años, Antonio Pons en su obra «Viage de España» nos lo relataba en éstos términos: «Después de haber andado este camino por la vega intermedia, en dónde hay porción de olivos, viñas, y frutales, llegué a la villa de San Martín, que es muy buena, y me pareció de unos quatrocientos vecinos. La mayor parte de sus contornos están muy bien cultivados, principalmente de los referidos frutos, siendo entre los vinos exquisito, y generoso el moscatel, que aquí se hace; y de las frutas se saca gran utilidad, llevándose a Madrid y a otras partes». En la actualidad, el abnegado esfuerzo de unos cuantos románticos, dedicados a mantener la herencia de sus antepasados, nos permite revivir, en parte, lo contemplado por el caminante dieciochesco, a través de los todavía abundantes viñedos y olivares que confunden el verde de sus cepas y el grisáceo de sus copas con el rojo de los tejados de las numerosas urbanizaciones que circundan el término municipal. Lamentablemente, la fruta hace el viaje inverso: de Mercamadrid llega a diario a la bulliciosa y amigable Corredera.

Desde lo alto de las torres y almenas del Castillo de los Corcuera -mal conocido como de la Coracera- se ha divisado, a lo largo del tiempo, el paso de importantes comitivas que en son de paz o de guerra atravesaban, de norte a sur o de este a oeste, los tortuosos y complicados caminos que unían los cuatro puntos cardinales de la geografía española. Vigías y centinelas dieron cuenta a su alcaide, el 19 de septiembre de 1468 de dos cortejos que caminaban al encuentro, acompañados del sonar de clarines y trompetas, procedentes de Cebreros y Cadalso, para reunirse en los Toros de Guisando. Y fue en ese eje en dónde hoy, prácticamente, confluyen tres comunidades autónomas en el que, con un abrazo, ¡sabe! la Católica y Enrique IV cambiaron el rumbo de nuestra Historia.

Desgraciadamente, quinientos años después de aquél hito histórico, esos nuevos heraldos de lo que acontece, que son los medios de comunicación, dan noticia de estos contornos para hacerse eco de hitos de signo muy contrario: «Nueve personas han muerto en accidente de tráfico en la M-501 durante el último año»; o «La carretera de los pantanos se convierte en una de las más peligrosas de la región- En los últimos diez días han muerto cuatro personas y diez más resultaron heridas». Comitivas de muy distinto tipo, y con diferentes fines, se desplazan ahora a la Villa y Corte. Son los alcaldes del suroeste que esperan que se amplíe la vía conocida como «carretera de los pantanos» que soporta a diario un denso tráfico que, al multiplicarse los fines de semana, genera grandes atascos y numerosos siniestros. Los domingos los setenta kilómetros que separan San Martín de Madrid se hacen eternos. La carretera parece una lamentable verbena por la larga hilera de luces de los automóviles parados, a menudo acompañada de la música siniestra de las sirenas de ambulancias y bomberos que son los únicos en avanzar en esta «ruta de la muerte».

Para poner coto a estos problemas, el Gobierno de la Comunidad de Madrid tiene en proyecto el desdoblamiento de la vía, pero al igual que ocurrió con la Iglesia Parroquial: todo tiene fin, menos la autovía a San Martín. Que si las águilas, que si los lince, que hasta Chapinería, que solo a Brunete. Y mientras continúa el difícil acceso a una zona que necesita acortar distancias y, sobre todo, mejorar la seguridad vial. Hasta que aparece de nuevo en escena el fantasma, que en la Villa del Valle de las Siete Iglesias no habita como es habitual en su castillo sino en el tren. Aquí todo el mundo habla de una vía férrea que no tiene carriles; existen túneles que nunca han sentido el fuego de las locomotoras al penetrar en sus entrañas; e incluso corona el pueblo una estación donde solo pueden adquirirse billetes para emprender el viaje a ninguna parte.

Son los restos fósiles de un proyecto que nunca se finalizó. La idea del Ferrocarril del Tietar, que uniría Madrid con Arenas de San Pedro, pasando por San Martín de Valdeiglesias, tiene sus orígenes en una ley de 1891, pero no fue hasta 1931 cuando su construcción se puso en marcha, completándose la explanación entre Villamanta y Casavieja. En 1934 se colocó la vía entre Pelayos y San Martín. Para celebrar el buen ritmo de las obras se transportó una locomotora, inaugurándose este tramo de 7,5 kilómetros en el único viaje que conocieron aquellos raíles. Con motivo de la Guerra Civil, las obras quedaron estancadas y convertidas en la vía del tren fantasma al que ahora Ruiz Gallardón quiere dar vida.

San Martín no merece ser recordado por trenes fantasmas y mucho menos por rutas de la muerte alimentadas por el tributo, tan costoso como doloroso, de la sangre de quienes parten desde aquí o se dirigen a hacia esta villa. San Martín merece ser recordada por mostrar, a quien a ella se acerca, un entorno natural único, cargado de Historia, a corta distancia de la capital, al que se llegue a través de una vía sin tanto riesgo. San Martín merece ser evocada por sus deliciosos «retorcidos» y no por mentes retorcidas que, cuando se ven acorraladas por la evidencia, se escudan en lince que nunca han sido vistos por nadie en estos jares. San Martín, por encima de todo, quiere ser recordada por la laboriosidad y hospitalidad de los «pinches» que ahora se disponen a celebrar, con sus calles engalanadas de luces multicolores, acompañados de la alegre música de su agrupación musical, las fiestas en honor de su patrona la «Virgen de la Nueva». Pero para ello necesita que sea realidad, cuanto antes, la «Autovía de lo Pantanos».