

TREN DE LOS 40 DIAS

DE CARABAÑA A VILLAR DEL OLMO

ZONA: La Alcarria de Madrid.

POBLACIONES: Carabaña, Orusco de Tajuña y Villar del Olmo.

LOCALIZACION: Carretera M-300 hasta desvío a Mejorada del Campo. M-203 hasta salida 9 dirección Torres de la Alameda. Pasado Pozuelo del Rey en el pk. 9 tomar a la izquierda la M-221 hasta Carabaña (38 Km. desde Alcalá)

PUNTO DE PARTIDA: Carabaña.

PUNTO DE LLEGADA: Villar del Olmo.

ITINERARIO: Carabaña – Orusco de Tajuña – Villar del Olmo.

DESNIVELES MAXIMOS: Carabaña: 600 m. – Villar del Olmo: 750 m.

TIEMPOS PARCIALES: Desde Carabaña a Orusco de Tajuña: 1 h. 30 min. – de Orusco a Villar del Olmo: 3 h.

TIEMPO TOTAL: 4 horas 30 min.

DISTANCIA APROXIMADA: 15 Km.

EPOCA RECOMENDABLE: otoño, invierno, primavera.

DIFICULTAD: Fácil

TIPO DE MARCHA: Travesía.

FECHA: 23-11-2024

CARTOGRAFIA: Mapa del I.G.N. Hojas nº 560 y 583.

RECORRIDO

El Ferrocarril de los cuarenta días, también conocido como Vía Negrín, fue una antigua línea férrea que existió en las actuales Comunidad de Madrid y Castilla-La Mancha. Fue construida por el Bando republicano durante la Guerra civil española (1936-1939) para lograr conectar Madrid con los ferrocarriles que iban a Levante y que habían quedado cortados por el avance de las Fuerzas sublevadas. El ferrocarril se iniciaba en la Estación de Torrejón de Ardoz (Madrid), atravesaba las localidades de Mejorada del Campo, Loeches, Campo Real, Pozuelo del Rey (entonces Pozuelo de la República), Nuevo Baztán, Villar del Olmo, Orusco, Valdaracete, Fuentidueña de Tajo, Estremera, Belinchón y finalizaba en la Estación de Tarancón (Cuenca).

A iniciativa del Presidente del gobierno republicano, Juan Negrín (razón por la que se le conoció como Vía Negrín), se decidió emprender la construcción de una nueva línea férrea que permitiera enlazar de nuevo a la capital. En torno a 10.000 obreros llegaron a participar en las obras, siendo buena parte de ellos prisioneros sublevados, mientras que el resto eran voluntarios o efectivos del Batallón de fortificaciones del Ejército republicano. Precisamente por esta razón, la Aviación franquista decidió no bombardear los trabajos de construcción de la línea. Aunque el reto era que las obras se realizaran en 40 días, estas acabaron durando 100 días antes de que quedara operativa. Para la nueva línea se llegaron a reutilizar los raíles de otras vías que no estaban operativas o procedentes de vías muertas.

El 11 de junio de 1938 se inauguró oficialmente, aunque existe documentación que apunta que anteriormente ya se hallaba operativa. La línea se veía complementada por otra, también inaugurada en 1938, que partía desde la Estación de Villacañas hasta Santa Cruz de la Zarza y conectaba con el ferrocarril del Levante. No estuvo mucho tiempo operativa, dado que menos de un año después finalizó la contienda. Tras el final de la guerra, la línea dejó de tener utilidad y fue prácticamente desmantelada en 1940 a excepción del tramo Torrejón-Mejorada del Campo.

Actualmente el tramo de esta vía entre Carabaña y Estremera está incorporada a La Vía Verde del Tajuña que parte de Arganda del Rey.

Nosotros recorreremos el tramo de Carabaña a Villar del Olmo un bonito e inesperado trayecto entre robles, quejigos, espinos, pinos de repoblación y arboles de ribera, y un par de túneles (uno cerrado) que discurre por las laderas de los barrancos que forma el río Tajuña entre Carabaña y Orusco y el arroyo del Val entre Orusco y Villar de Olmo.