

Mejora del Puerto de Navacerrada

Juan Urbano
López de Meneses
Dr. Ingeniero Agrónomo
Subdirector General
de Gestión y Ordenación
de Espacios Protegidos

El nombre del puerto de Navacerrada siempre ha estado ligado a deportes de todo tipo: montañismo, esquí, ciclismo, automovilismo... Su paisaje y su situación imponen que toda intervención sea respetuosa con el medioambiente. En las últimas décadas, su uso social ha cambiado de pautas y ha dejado al puerto en estado de abandono. Su recuperación será resultado de la actuación de todas las instituciones implicadas. La D.G. de Medio Ambiente de la Comunidad de Madrid ha realizado una serie de actuaciones, que no están resultando fáciles, para la consecución de su mejora paisajística y ambiental.

UN POCO DE HISTORIA

Hasta el siglo XVIII, el camino habitual de comunicación entre Segovia y Madrid era el puerto de la Fuenfría. Con la intención de crear una vía directa con el Palacio de La Granja, Carlos III la hace pasar por lo que es el puerto de Navacerrada.

Sus características paisajísticas y fisiográficas hicieron del mismo un lugar habitual de innovaciones deportivas y sociales. Desde las primeras décadas del s. XX son frecuentes las pruebas automovilísticas, como por ejemplo la carrera de la Cuesta de Navacerrada, en 1914. Así mismo, después de que Manuel González de Amezúa, en 1903, hubiera hecho notar las buenas condiciones del puerto de Navacerrada para el deporte de la nieve, se tienen referencias de uso generalizado por esquiadores ya en 1915.

Capítulo especial se debe hacer con el montañismo, que desde 1907 liga este espacio con instituciones como el Twenty Club, el Club Alpino Español, la Real Sociedad Española de Alpinismo Peñalara o la Sociedad Deportiva Excursionista. También fue el escenario de actividades deportivas como las desarrolladas por la Sociedad Gimnástica Española o la agrupación ciclista El Pedal Madrileño.

Las corrientes higienistas y de preocupación por la salud pública, más concretamente con la lucha antituberculosa, en el puerto de Navacerrada se personalizaron en el doctor Eduardo Gómez Gereda, que dedicó notables esfuerzos para la localización de un sanatorio antituberculoso en la sierra de Guadarrama. Con tal propósito creó la Liga Antituberculosa con otros médicos, y en 1912, inspirándose en sanatorios de montaña conocidos de Suiza y Alemania, presentan un ambicioso proyecto situado en el Ventorillo. Finalmente se propone situarlo a 1.700 m de altura, en la cuerda de las Cabrillas. Este emplazamiento cuenta desde el primer momento con la oposición del Club Alpino Español por encontrarse muy próximo a su recién estrenado chalet. La oposición se basaba en el riesgo de contagio para los deportistas de este club que fuesen a practicar el esquí. Finalmente se construyó el Real Sanatorio del Guadarrama en 1918, en un emplazamiento también adecuado y que no afectó a las actividades deportivas establecidas en el puerto.

Como se puede apreciar, en los inicios del siglo XX el número de actividades y la popularidad y el aprecio del puerto aumentan de año en año. Las dificultades para el transporte y el acceso motivan que el número de visitantes sea reducido. Esta limitación fue superada con la construcción de una línea de ferrocarril entre Cercedilla y el puerto de Navacerrada. Proyectada por el ingeniero José Aguinaga, esta línea conseguía, en algo menos de una hora, el acceso de los deportistas a las pistas de esquí de manera cómoda. Se completaba la línea con un hotel en el puerto: de este modo se daba comienzo al turismo masivo.

La concesión de ocupación del monte para la construcción del tren eléctrico incluía otras extensiones anexas para la instalación de sanatorios en altura en la zona de Camorritos y en la vaguada entre la estación y la carretera de acceso desde Navacerrada puerto.

En 1950, el número de edificaciones que componían el puerto era aún pequeño. La Residencia de Educación y Descanso se construye en 1955, según proyecto de Joaquín Aguilera. Este emblemático edificio por su tamaño y visibilidad dará la salida a una carrera constructora para ofrecer respuesta a la demanda de uso masivo que el puerto tenía todos los fines de semana.

Con el tiempo, la facilidad para viajar a estaciones de esquí con temporadas más largas y más kilómetros esquiables motiva que el número de esquiadores descienda, sobre todo desde la década de los 80. Las instalaciones auxiliares y residenciales pronto se quedan obsoletas y en estado de abandono.

En los últimos años se ha iniciado un nuevo fenómeno: el establecimiento de población como primera residencia.

ADECUACIÓN Y MEJORA AMBIENTAL DEL PUERTO DE NAVACERRADA

El diagnóstico de la situación actual del puerto de Navacerrada se podría resumir en:

- Presencia de edificios abandonados o en estado ruinoso.
- Mala conservación de los viales urbanizados.
- Difícil e insuficiente atención de los servicios municipales por la lejanía al núcleo principal (Cercedilla): basuras, limpieza...
- Escasa ocupación residencial permanente que hace excesivo el coste de los servicios.

— Deterioro de elementos de protección y definición de los viales como son muros y muretes de contención, vallas, elementos de seguridad, cujetas...

- Situación urbanística que es necesario normalizar.
- Estación de tren con necesidad de adecuación.
- Superposición desordenada de señalizaciones, anuncios y carteles.
- Oferta de actividades limitada, excepcionalmente centrada en el esquí.
- Temporada de esquí corta y muy estacional.
- Declaración de Lugar de Importancia Comunitaria –LIC Cuenca del Río Guadarrama ES3110005- que condiciona las actuaciones que se podrían realizar.
- Existencia de impactantes infraestructuras aéreas (líneas eléctricas, telesillas antiguos...).
- La situación económica general hace que escaseen los grupos inversores privados.

Como se puede observar, muchas de las deficiencias no son de materia medioambiental, y por tanto su mejora no era, estrictamente, una mejora ambiental. Los objetivos globales eran que con la actuación se llamase la atención a todas las instituciones sobre la necesidad de recuperar el entorno y difundir, de forma práctica, la idea de un puerto de Navacerrada vivo y con actividades compatibles con la conservación del medio natural durante todo el año.

Desde el principio se iniciaron los contactos con las instituciones presentes en el puerto. Entre otras se habló con: D.G. de Carreteras de la Comunidad de Madrid, RENFE, Iberdrola, la empresa Puerto de Navacerrada Estación de Esquí, Cajamadrid, Ayuntamientos de Cercedilla y Navacerrada... La idea general gustó mucho, y cada entidad estableció su prioridad y posibilidad de actuación. Se podía considerar que el primer objetivo estaba conseguido.

En concreto, la D.G. de Carreteras se comprometió a restaurar los muros de contención en el Puerto, cambiar las barreras metálicas de seguridad por otras de madera y facilitar todos los permisos necesarios; Cajamadrid se comprometió a la financiación de la reforestación de la ladera de Guarramillas y a la revegetación de taludes y sendas de nueva creación; la empresa Puerto de Navacerrada Estación de Esquí aportó distintos



proyectos de modernización de sus instalaciones, entre los que están, con el objetivo de reducir el impacto visual, la sustitución de los antiguos telesillas por cintas y la reordenación del espacio para esquiar instalando las casetas de alquiler junto a las pistas.

La D.G. de Medio Ambiente, además de coordinar todas las actuaciones, centró sus esfuerzos en una mejora paisajística y ambiental del puerto, como apoyo y reclamo para el resto de las actuaciones. Su labor se centró en:

- Recuperación ambiental del final de la senda Arias en su confluencia con el estacionamiento.
- Mejora de los aparcamientos de la Venta Arias y Dos Castillas.
- Recuperación de zonas estanciales y miradores unidas por sendas.
- Creación de un paseo y una zona de circulación de peatones a lo largo de la M601.
- Reducción del impacto visual soterrando 800 m de líneas eléctricas.
- Reducción del impacto visual soterrando 400 m de líneas telefónicas.
- Limpieza de escombros de antigua línea de telesillas en Guarramillas.

En estos momentos, las obras están en marcha y se espera su finalización en 2011. Las dificultades surgidas en la ejecución de estas obras están relacionadas sobre todo con la altitud y el medio físico en el que se desarrollan.

DIFICULTADES DE LOS TRABAJOS EN EL PUERTO DE NAVACERRADA

El periodo útil para la realización de obras es muy corto, al estar limitado por las heladas y las precipitaciones principalmente. Se puede contar con un periodo libre desde mediados de abril a finales de octubre. Dentro de este periodo pueden darse esporádicas nevadas en el mes de mayo. El viento es cambiante e intenso y dificulta los trabajos y la implantación de la vegetación.

No existen planos e información de

servicios, principalmente las conducciones de electricidad y agua. Es frecuente que cuando se realizan excavaciones para soterramientos o nuevas conducciones se produzcan roturas. Las antiguas líneas eléctricas enterradas van muy superficiales, a menos de 30 cm, sin banda de advertencia y no suelen tener registros que faciliten su localización. La situación es peligrosa además de demorar el desarrollo de las obras.

El suministro de agua de cada edificio se hace mediante captaciones individuales y depósitos enterrados. Algunos de estos depósitos están intercomunicados y forman una red de abastecimiento de la que tampoco se cuenta con planos de detalle. No es difícil ver restos de depósitos cuya cubierta de cierre superior ha cedido por la falta de mantenimiento.

Se han realizado plantaciones en dos puntos: la ladera del Guarramillas y los taludes de la M601. La ladera del Guarramillas tiene una orientación sur-suroeste, constantemente barrida por el viento, fuertes pendientes, escaso suelo y frecuentes depósitos de rocas. La plantación se ha desarrollado en bosquetes combinando especies arbóreas y arbustivas. Pino albar (*Pinus sylvestris*) es la especie arbórea elegida, y como sotobosque, enebro (*Juniperus communis*), pioneros (*Citisus purgans*) y gayuba (*Arctostaphylos uva-ursi*). Los pinos plantados fueron de 3, 4 y 6 savias en depósitos de 2-3 litros. En las 46 ha de actuación se han realizado once bosquetes con 2.623 árboles y unos 6.000 arbustos.

En la revegetación de los taludes se han perseguido distintos objetivos. Por una parte se quería conseguir una estabilización de los taludes en los que se producían profundas cárcavas y pérdidas de suelo y por otra se pretendía que en las partes cercanas a la carretera existiesen manchas de especies caducifolias que mejorasen el paisaje y permitiesen el paso de la luz en invierno. De este modo se lograría el doble objetivo

de aumento de la biodiversidad y del crómismo. A tal efecto, junto a los pinos albares (*Pinus sylvestris*) se han plantado serbales de cazadores (*Sorbus aucuparia*), mostajos (*Sorbus aria*) y abedules (*Betula alba*), y como arbustos de acompañamiento se han vuelto a emplear piorno, gayuba y enebro.

Capítulo aparte, por su dificultad, es el control de la erosión en los taludes. Las fuertes y prolongadas pendientes y la concentración de caudales tras su acumulación en espacios impermeables dan como resultado la rápida formación de cárcavas. Este problema se ha hecho especialmente patente en los taludes del final de la senda Arias y en los taludes de la carretera M601, con pérdidas de suelo de más de 20 t/ha en una tormenta.

En el talud del final de la senda Arias se han realizado canalizaciones y drenajes mediante tubería enterrada de las aguas que se acumulaban en el aparcamiento superior y de las aguas evacuadas desde la carretera. Se aprovechó la red de drenaje existente del aparcamiento y se reforzó la arqueta final de recolección. Asimismo, se han realizado aterrazamientos con traviesas de madera sobre los que se han plantado pinos, enebros y piornos. En las zonas sombreadas se ha introducido el serbal de cazadores. Todos los árboles contaban con un alcorque de 0,5 m de diámetro. Estas medidas se completarán con la mejora del drenaje del aparcamiento superior.

El talud de la carretera M601 se ha visto afectado por la concentración de caudales de los tejados de las viviendas y de las superficies impermeabilizadas de los estacionamientos y las áreas de servicios que rodean al telesilla de Guarramillas. Las actuaciones en este talud son: redirección y laminación del caudal de avenida mediante muretes de mampostería, encauzamiento de regueras mediante canaleta forrada en piedra, plantación de especies arbóreas y arbustivas, hidrosiembra de gramíneas y arbustivas y, finalmente, cobertura del talud con manta orgánica de fibra de coco en los puntos de mayor riesgo.

Todas estas acciones se completarán con la construcción de fajas de mampostería de 0,4-0,5 m en puntos de riesgo. La misión de estas fajas es contener el suelo y frenar la escorrentía mediante la disminución de la pendiente y de la longitud de la misma, así como evitar el descalce de las nuevas plantaciones. F