

## Excursiones de senderismo de un día



Sábado, 16 / Domingo, 17, Junio, 2018

### Embalse de Picadas

Matinal (9 a.m.)

*Una ruta encantadora y muy sencilla a lo largo del desfiladero del río Alberche.*

#### Datos técnicos

**Salida:** 9 a.m. desde [Plaza de España](#).

A las 9,15 a.m. en [Plaza de Castilla](#).

**Regreso:** 3 p.m. en plaza de España.

**Precio:** 19€ (Socios: 17€)

**Desayuno:** No se para a desayunar.

**Distancia:** 8 km

**Desnivel de subida:** 30 m (35 m acumulado).

**Desnivel de bajada:** 10 m (15 m acumulado).

*Las rutas matinales están pensadas para aquellas personas que quieran realizar una marcha de nivel 1 por la mañana, regresando a las 15 h a Madrid, con tiempo para comer y tener la tarde libre en la ciudad. No son paseos, si no rutas de montaña, por lo que se requiere un equipo mínimo.*

#### Marco Geográfico

Esta ruta se desarrolla dentro de los términos municipales de Pelayos de la Presa y Navas del Rey en el Oeste de la provincia de Madrid.

#### Descripción del itinerario

El itinerario sigue la "vía verde del Alberche", desde la carretera de Pelayos de la Presa hasta la presa de Picadas, caminando por la antigua plataforma del hoy abandonado tren, a lo largo del río Alberche.

Esta vía posibilita un recorrido precioso y muy cómodo, con las laderas cubiertas de vegetación y la presencia constante del agua.

#### Valores naturales

Puede pincharse en este [enlace](#), para tener una breve referencia de los aspectos naturales más importantes de la región por la que se camina en este itinerario.

#### Valores culturales

La vía verde y el embalse de Picadas son los dos elementos esenciales de esta ruta, en la que el senderismo, como actividad en la naturaleza, se beneficia de estas dos obras para disfrutar de un recorrido de gran belleza.

El trazado de esta vía procede originariamente de dos trayectos independientes: Madrid-Almorox y Madrid-Arenas de San Pedro; (partiendo del primer trazado en el pueblo de Villamanta). El ferrocarril a Almorox quedó completado en tres fases: El 15/6/1891 se inaugura la concesión Madrid-Navalcarnero con 31.532'70 metros, seguidamente, el 26/12/1891 queda inaugurado el tramo Navalcarnero-Villa del Prado de 20.230'70 metros y el 28/7/1901, finalmente, se inaugura la concesión Villa del Prado-Almorox de 11.661'60 metros. Uniendo los dos tramos anteriores se constituyó la "Compañía de F.C. de Madrid a Villa del Prado y Almorox", cubriendo un total de 74 Kilómetros de longitud.

El ferrocarril del Tíetar parte de la necesidad de los militares de poseer una explotación ferroviaria propia para realizar en ella prácticas reales. Ante esta necesidad, en la ley del 17 de julio de 1895 se autorizó al Ministerio de la Guerra para adquirir la línea de Madrid a San Martín de Valdeiglesias, concesión que había sido otorgada el 1 de junio de 1883 a don José Rodríguez Batista, y prolongarla hasta La Fuente de San Esteban en la provincia de Salamanca. La escritura se firmó el 28 de diciembre de 1904 y el material para circular por esta línea sería el repatriado de Cuba. (tres locomotoras "Mogul" modelo de 1898). Dado que era absurdo construir dos ferrocarriles con 42 kilómetros paralelos, el 24 de marzo de 1927 se dispuso la compra de la línea Madrid-Almorox. Por Real Decreto del 3 de enero de 1930 se procede a la compra y el 1 de febrero el Estado se hace cargo de la línea modificando el trazado original de la línea a San Martín, haciéndolo partir del punto más conveniente de la explotación Madrid-Almorox. Finalmente sería Villamanta. La situación en 1934 era la siguiente: desde Villamanta a Pelayos de la Presa en construcción bastante avanzada, de Pelayos a San Martín tendida la vía, de San Martín a Casavieja en construcción avanzada con el tunel de la Venta del Cojo en parte perforado, y desde Casavieja a Arenas sin comenzar. Incluso, para celebrar el buen ritmo de las obras, se transportó una locomotora hasta San Martín realizándose un viaje con autoridades civiles y militares a modo de inauguración entre San Martín y Pelayos, siendo el único tren que verían aquellas vías.

Dado que la cabecera de la vía estaba en la estación de Goya, (hoy en día calle de Saavedra Fajardo), la terminación en vías ciegas, (que no se unían con el ferrocarril Madrid-Cáceres como estaba previsto), siendo el único punto de conexión en Cuatro Vientos con el ferrocarril militar y los destrozos causados por la Guerra Civil, donde se necesitaron muchas inversiones para restablecer el servicio hasta Almorox pero dejando postergado el ramal del Tíetar, hizo que sólo estuviera en servicio Madrid-Almorox hasta 1965 y Madrid-Navalcarnero hasta 1970 donde se cerró la línea, creándose la línea de cercanías C-5 aprovechando el trazado a partir de Cuatrovientos.

#### Dificultad de la ruta

Muy escasa, dado que casi todo el recorrido se realiza por pista, con un desnivel irrisorio. Sólo al final de la ruta es necesario realizar una pequeña subida para llegar hasta donde puede esperarnos el autocar.

#### Equipo recomendado

Botas de montaña, mochila con comida y agua (1,5 litros como mínimo), gorra, botiquín personal, bastones, etc. Y protector solar (labios y cara). Una chaqueta impermeable en el fondo de la mochila puede ser muy útil.

Es recomendable llevar un pequeño bolso de mano con ropa de repuesto que se dejará en el maletero del autocar. Al regresar puede uno cambiarse, si por la razón que fuera se hubiese uno mojado (o no).

Por otra parte, y con el fin de no ensuciar el autocar, se ruega se lleve calzado de respuesto que se dejará en el maletero, quitándose las botas antes de subir al autocar.

Por razones de seguridad, los bastones se transportarán necesariamente en el maletero del autocar.