EL FERROCARRIL

Nada más comenzar el reinado de Isabel II a finales de 1843, se nombró una comisión de ingenieros que elaboró el *Real Decreto de 1844* que estipulaba las condiciones financieras, técnicas y económicas a que habían de ajustarse las líneas férreas. El 6 de mayo de 1854 la Comisión de Ingenieros presidida por el acreditado Juan García Otero, nombrada por Real Orden Ministerial de 25 de Enero de 1954, presenta el dictamen donde se decanta por la elección del trazado por Ávila respecto al futuro proyecto de construcción del ferrocarril que unirá Madrid con la vertiente norte de la península. Fue precisamente un ingeniero abulense, José Almazán Duque, quien en 1849 había detectado la ruta hacia Ávila por el puerto de Pilas y Navalgrande.

A favor del trazado por Segovia se manejaba la menor longitud de la línea y por tanto el ahorro de tiempo en los viajes, alrededor de hora y media en el trayecto de ida y vuelta, y su coste, que tratándose de un tren de viajeros sería de 3.274 rs. por Ávila y 2.941 rs. por Segovia, siendo superiores las diferencias en el caso de trenes de mercancías. La mayor riqueza de Segovia y su provincia también constituía un argumento de consideración. El ingeniero Francisco Coello, narra en su libro “Lineas Generales de Navegación y de Ferrocarriles”, publicado en 1855, que por razones de riqueza económica se había decantado por Segovia. El menor coste y la menor duración de las obras, cuatro años menos que el trazado por Segovia, así como los gastos de mantenimiento debidos principalmente a la acumulación de nieves, tesis discutible, fueron los principales y definitivos argumentos esgrimidos que inclinaron la elección del trazado por la opción abulense.

En 1852 nació el periódico bisemanal El Porvenir Avilés, dirigido por el miembro de la Asociación económica de Amigos del País Antonio Zahonero de Robles, cuyo único objetivo fue la defensa de la opción abulense. El 14 de noviembre de 1855 las Cortes, mediante la correspondiente ley, hacen realidad el sueño abulense de tener parada en el tramo del Ferrocarril del Norte. La adjudicación de las obras a la sociedad *Crédito Moviliario*, que el primer mes contrata a 2.000 trabajadores es difundida por un bando municipal y se celebra con repique de campanas y fuegos artificiales.

Conviene reseñar, a título de curiosidad, que también se barajó un proyecto, finalmente desestimado, que partiendo de Madrid cruzaba la sierra de Guadarrama por el alto del León, continuaba cerca de El Espinar, el cerro de El Caloco, seguía luego por Villacastín a buscar el río Voltoya pasando cerca del desaparecido poblado de Villadey de las Gordillas y del caserío de Aldealgordo para continuar desde Velayos por el trazado actual.

En 1858, la compañía de los Caminos de Hierro del Norte de España, propiedad de los hermanos Pereire, inicia desde Valladolid las obras de la única de las principales grandes líneas radiales que se acometió de una sola vez y por una sola compañía en España.

A 22 de junio, cuando la comitiva real procedente de Villacastín, al comienzo de su periplo hacia el cuadrante noroccidental de la península, se disponía a dar un pequeño rodeo para sortear Sanchidrián, contagiado de viruela, en el puente de Almarza hallaron a las autoridades

Detalle del presupuesto Ávila-Velayos. *"Boletín Oficial del Ministerio de Fomento, 1854"*

64

TROZO SESTO.

Comprende desde Avila hasta Velayos.

Longitud 26.126,7 metros.

		Reales vellon.	
Esplanacion.	250,880 metros cúbicos de desmonte en tierra, á 3,5 rs. metro cúbico.	878,080	4.945,331
	153,723 id. id. de id. en roca, á 17 rs. metro cúbico.	2.613,291	
	415,417 id. id. de terraplen, á 3,5 rs. metro cúbico.	1.453,960	
Obras de fábrica.	Por 7 alcantarillas, á 9,000 reales una.	63,000	2.996,500
	Por 37 tajeas, á 3,000 rs. una.	111,000	
	Pontones.	50,000	
	Puentes-vias.	110,000	
	Por dos viaductos.	2.662,500	
Via.	Por 26.126,7 metros lineales de via, á 120 rs. uno.	3.135,204	3.448,724
	Cambios de via, á 12,000 rs. kilómetro.	313,520	
Material móvil.	Por el material móvil, á 70,000 reales kilómetro.	1.828,869	1.828,869
Accesorios.	Por una estacion de segundo órden.	550,000	1.005,633
	Por dos id. de tercer órden.	160,000	
	Por 12 casillas para guardas, á 11,000 rs. una.	132,000	
	Barreras para pasos á nivel.	33,000	
	Telégrafo eléctrico, á 5.000 rs. kilómetro.	130,633	
Espropiacion.	Terrenos y perjuicios causados, á 4,650 rs. kilómetro.	121,489	121,489
	Total.		14.346,546

abulenses que habían llegado para recibirles en su entrada a tierras de la provincia. Acompañaron a la reina Isabel II y su comitiva hasta Adanero, a donde habían acudido las autoridades de Arévalo para agasajarles con un cariñoso recibimiento arropado por la población, no más de mil almas, que habían orquestado algarabías de júbilo e iluminado los frentes de sus casas ante el acontecimiento. Quizás para evitar el desaire, la comitiva se dignó bajar del coche y departir con las autoridades durante breves momentos mientras tomaron unos sorbetes. Fue en estas fechas cuando el fotógrafo Charles Clifford, contratado por la compañía concesionaria de las obras, inmortalizó en sus fotos el proceso de construcción del puente del ferrocarril sobre el río Adaja, en Arévalo, que junto a las fotos tomadas en diferentes tramos y ciudades con el mismo motivo, formaron el álbum que una vez finalizada la celebración, presidida por la Reina, del encaje de la gran piedra que cerraba uno de los tres arcos principales del puente sobre el río Pisuerga en Valladolid, fue presentado por la Sociedad General de Crédito Mobiliario Español a SS. MM. el 25 de julio. Sanchidrián, que no tuvo el honor de vitorear a su reina en el deambular de sus calles, fue compensado con 4.000 reales para los vecinos pobres, *"por la triste causa que de él la separaba"*.

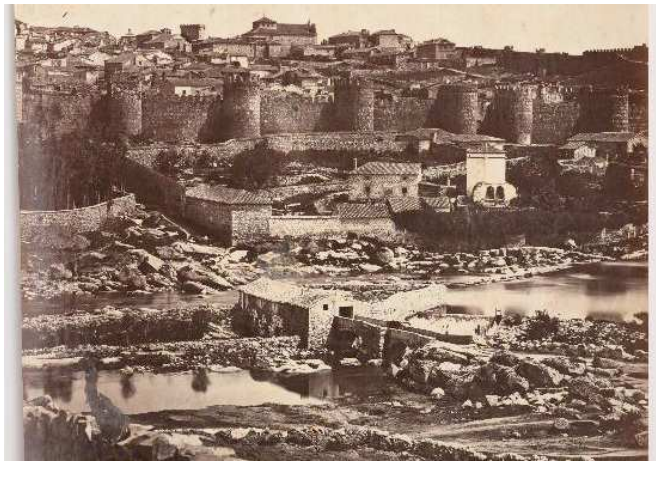
Charles Clifford, fotógrafo de la corte de Isabel II durante la década de los 50, fue también autor, entre innumerables fotos por toda la geografía nacional, de "Ávila, vista desde la vía férrea", en 1860, así como una magnífica vista del cimborrio de la catedral y calle S. Segundo.

No resultaron eficaces los modestos cortejos que las autoridades abulenses, Gobernador civil, Gobernador militar, Presidente de la Diputación, etc., tributaron a los reyes, a juzgar por las limosnas que beneficiaron a los más necesitados de nuestra provincia si tenemos en cuenta que el cómputo total de donativos desgranados a lo largo del periplo por las provincias de Segovia, Valladolid, León, La Coruña, Pontevedra y Asturias, ascendió a 673.800 reales, de los que solamente 10.000 quedaron en las depauperadas tierras de Ávila.

El 4 de diciembre del mismo año, también se celebró el comienzo de las obras en Ávila con festejos y ceremonia presidida por el obispo y el gobernador.

La Compañía del Norte será, con MZA, la principal compañía ferroviaria en España hasta su integración en RENFE en 1941. La evolución de la red se basó en la compra de líneas ya construidas cuyas compañías no podían explotar o no disponían de recursos para completar su construcción.

En 1860, la compañía empleaba en Castilla a 13.750 hombres, pero sobrevino una epidemia que causó la suspensión de los trabajos en numerosos puntos. Lamentablemente la época del ferrocarril en España no contribuyó eficazmente a desarrollar la industria metalúrgica ya que siendo extranjero la mayoría del capital invertido, la mayoría de los materiales fueron importados así como proyectistas y especialistas.



En diciembre de 1860 se inaugura la línea del Norte desde Burgos a Sanchidrián constituyendo el hecho un acontecimiento de suma importancia. Aunque el domingo 20 de julio de 1862 llega la primera locomotora a la ciudad de Ávila y recibida con muestras de júbilo de autoridades y vecinos, al son de música y cohetes, la estación no se inauguró hasta 1864. La tarde de aquel domingo la locomotora hizo algunas salidas cortas paseando a personas deseosas de participar en tan novedosa experiencia.

En 1858 comenzaron las expropiaciones en los términos de Velayos. Solo un escaso número de pequeñas tierras que apenas llegan a la obrada, ubicadas al pago de la Taza de Plata, son propiedad de labradores y todas lindantes con propiedades del Duque de la Roca; el resto de las tierras ocupadas por el recorrido ferroviario pertenecen al Sr. Duque, al Sr. Marqués o a D. Ramón Soriano, mayor propietario de las Gordillas, aunque regadas por el sudor de los colonos velayeros. El agrimensor por parte de la Sociedad General del Crédito Mobiliario Español, empresa financiera de la Compañía ferroviaria, fue Gregorio Manso; por parte de los colonos, un agrimensor de la Vega. Las indemnizaciones se calcularon en base a 65 rs., valor de la renta anual de la obrada y a 1.500 rs. en venta.

Documentos depositados en el Ayuntamiento de Velayos, revelan que en enero de 1860 se aprobó por la Corporación, debido principalmente al voto de los mayores contribuyentes, que los importes de la venta de bienes de propios (estas ventas son una de las fases finales de los procesos desamortizadores del siglo XIX) fueran invertidos en Títulos del Estado. Posteriormente, una circular del Gobernador Civil, recibida en marzo del mismo año, donde se ponderaban los grandes beneficios que la construcción de la vía férrea aportaría al pueblo, inclina la balanza, esta vez por unanimidad, a la aplicación del capital en Obligaciones de la Compañía del Ferrocarril del Norte. Se deduce de estos hechos, que había una cierta oposición entre la Administración (Ayuntamiento y Gobierno civil) y al menos una parte de los mayores contribuyentes. De la misma forma se deduce que el Ayuntamiento de Velayos dispuso de un número de Obligaciones de la Compañía del Ferrocarril del Norte.

Los más viejos del Lugar aún recuerdan el ingente número de jornaleros forasteros que en grupos al atardecer ocupaban pajares o cualquier espacio donde conciliarse con el descanso, cuando entrado el XX se produjo la renovación de la línea. Es fácil suponer la presencia de similares hormigueros humanos en los inicios del ferrocarril y durante el proceso de construcción.

En 1862 varios jornaleros y vecinos del pueblo otorgaban poderes para cobrar salarios que les adeudaban algunos contratistas, especialmente Ubles Remí, domiciliado en Valladolid, por jornales prestados en la línea del ferrocarril en la sección de Sanchidrián a Mingorría; siempre fue así, quienes más desgastaban sus cuerpos al servicio de la implantación de las sucesivas tecnologías que aliviarían el devenir de las nuevas generaciones y colmaban el disfrute de las clases privilegiadas, recibían con más fuerza la laceración de la injusticia.

El tramo Ávila–Sanchidrián entró en servicio el 4 de marzo de 1863. Unos meses después, debido a los trabajos de perforación de la Sierra de Guadarrama, se enlazará con el Escorial.

La inauguración del proyecto, por la reina Isabel II, tuvo lugar en San Sebastián el 15 de agosto de 1864, con todos los fastos de la época, conforme a su relevancia, aunque ya se ofrecía servicio en algunos tramos, Valladolid-Ávila entre ellos. La línea férrea Madrid-Irún tenía varias estaciones en la provincia de Ávila; Arévalo, Velayos y Mingorría entre otras, por lo que la Reina depositó en la Tesorería de la Hacienda Provincial 20.000 reales para los pobres y enfermos necesitados de los pueblos del tránsito. El libro de sesiones del Ayuntamiento de Mingorría hace mención, en el acta de 19 de noviembre de 1865, del repartimiento de 890 reales para los 41 beneficiarios de la localidad, que contaba entonces con una población de unos 1.200 habitantes. No se encuentran actas de los plenos del Ayuntamiento de Velayos correspondientes a dicho año.

El testimonio gráfico del evento lo plasmó Auguste Muriel en un álbum de unas cuarenta fotos inmortalizando el histórico proceso con bellas imágenes de algunos tramos y edificios señeros de las principales ciudades del recorrido. La crónica social y humana, que da vida al acontecimiento fue cubierta por el poeta Gustavo Adolfo Bécquer, que se estrenaba como periodista, y fue publicada en *El Contemporaneo* el 21 de agosto siguiente, de la cual transcribimos a continuación los párrafos concernientes al paso por Ávila y su tierra:

"El cielo comienza a ensombecerse, y la noche se adelanta. Se oye distante el ruido sordo del trueno. Al calor ha sucedido una frescura que al principio hace un efecto agradable, y por último obliga a echar una mirada de través al abrigo arrojado hace poco como inútil sobre el asiento del vagón. El air entra a bocanadas húmedo, e impregnado en ese perfume especial que anuncia la aproximación de la lluvia. A un lado de camino se descubre casi perdida entre la niebla del crepúsculo y encerrada dentro de sus dentellados murallones, la antigua ciudad, patria de Santa Teresa, Ávila, la de las calles oscuras, estrechas y torcidas, la de los balcones con guardapolvo, las esquinas con retablos y los aleros salientes. Allí está la población, hoy como en el siglo XVI, silenciosa y estancada.

Pero ya se acerca la hora. Unas tras otras, las ciudades, al despertar de su profundo letargo, comienzan por romper, al desperezarse, el cinturón de vetustas murallas que las oprimen. Ávila, como todas, romperá el estrecho cerco que la limita, y se extenderá por la llanura como un río que sale de madre. Si hoy volviese Santa Teresa al mundo, aun podría buscar casa por entre las revueltas calles de su ciudad natal sin dudar ni extraviarse. Esperemos, que de hacerlo dentro de algunos años, le será preciso valerse de un "cicerone"…

De las aldeas comarcanas salen a saludarnos a la orilla del camino los habitantes de estos alrededores. A la entrada de las grandes poblaciones se ven arcos de triunfo, en los caseríos de las aldeas cuelgan de los ventanillos y los barandales, a falta de otra cosa mejor, las colchas de las camas; de cuando en cuando llegan hasta nosotros en las ráfagas del aire, el alegre sonido de las campanas, echadas al vuelo en las cien torres, que unas empinadas sobre las cumbres, otras escondidas en lo más profundo de los precipicios, saludan con sus voces de metal el fausto acontecimiento.

Para describir finalmente la ceremonia de la inauguración de la siguiente forma:

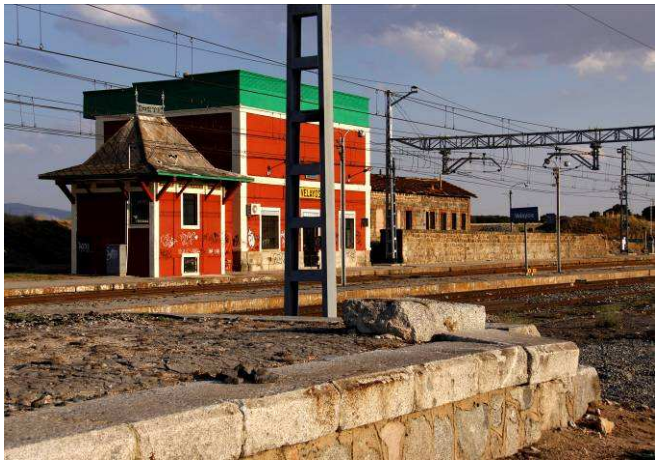
"Después de diez y siete horas de ferrocarril, después de haber visto desfilar como un interminable panorama cien pueblos y ciudades distintas, oyendo incesantemente, como el acompañamiento de una canción que nunca se acaba, el férreo asordador estruendo de la locomotora, después de un día de agitación y bulla, de fluctuar arrastrado por la muchedumbre de acá para allá en una ciudad nueva donde todo impresiona, envuelta en esa nube de ruidos, de objetos y de colores que combinándose entre sí de mil maneras diversas acaban por aturdir la vista y embotar la imaginación, de escuchar por aquí la el clamoreo de las turbas, por allá el estampido de los cañones (disparados desde el Castillo de la Mota), los ecos de las músicas, la aérea armonía de las campanas, y ver las banderolas que se agitan, las armas que lanzan chispas de luz, los carruajes y jinetes que cruzan en todas direcciones, un pueblo entero, en fin, que todo él a un tiempo se mueve y hace ruido, y va y viene lleno de ese entusiasmo expansivo y alborotador que acaba por hacerse contagioso y comunicar su vertiginosa alegría al más impasible.

Aquí un altar con un sacerdote, revestidos de las capas pluviales, sus cantos religiosos y sus incensarios, que despiden columnas de humo perfumado y azul. Allá un dosel de oro y terciopelo, grandes uniformes, bandas rojas y azules, plazas de brillantes, todos los esplendores de la monarquía y la marcha real, que llena el viento de sus acordes majestuosos. En medio la locomotora empavesada que bufa contenida como un corcel fogoso sujeto por el jinete. Luego una multitud inmensa de colores abigarrados que acude por todas partes y se apiña en torno al lugar de la ceremonia. Al fondo el puerto con su bosque de mástiles empavesados con banderas de todas las naciones, el castillo, que saludó a las majestades del cielo y de la tierra con sus formidables bocas de bronce, en la ciudad, que se extienden al pie de la montaña; las campana que voltean ruidosas y alegres, y por último, el mar inmenso que se prolonga en lontananza hasta confundirse con el cielo en el horizonte."

En 1884 se sustituyeron los primitivos carriles de hierro por otros de acero. En 1900 se finalizaron los trabajos que ponen en servicio la doble vía. La importancia de esta línea determinó que por ella pasaran las locomotoras más rápidas y potentes de la Compañía, así como sus trenes más prestigiosos, como el famoso "Sud-Exprés", que desde 1887 unía París con Lisboa y Madrid.

La Estación de Velayos es de tercera clase; está situada en el kilómetro 144,957 y dista 6,324 kilómetros de la estación más próxima, Sanchidrián. Tiene cuatro pasos a nivel y cuatro puentes de un arco de sillería, de aproximadamente 3x4 metros.

La Estación es fruto del sistema constructivo modular utilizado en el ferrocarril, que permite mediante la repetición o adición del mismo elemento la creación de edificios de diferentes categorías, sistematizando las soluciones y la producción en serie para facilitar la rapidez y economía de la construcción.



El edificio de viajeros constituye el edificio representativo por su estilo típico de los ferrocarriles del Norte. Sus muros de carga, de dos pies de espesor, son de mampostería de piedra de la zona, con recercos de ladrillo rojo en ventanas, puertas y esquinas; con impostas a la altura del forjado de la primera y segunda planta y zócalo con sillares de granito. La cubierta era de teja plana a dos aguas, con la cumbrera paralela a la dirección de las vías; su estructura es de pares de madera que apoyan en la viga central y en ambas fachadas, colocando sobre ellas las correas y después las chillas que sirven de apoyo a la teja. Actualmente es un edificio descontextualizado debido a los últimos procesos de modernización que rompe con el resto de edificios y resalta con escasa fortuna en el paisaje.

A la planta baja se accedía mediante tres amplias puertas de madera de doble hoja ubicadas en la fachada principal. La puerta de la izquierda no tenía funcionalidad y albergaba tras de sí el sistema de comunicación y la taquilla de billetes que utilizaban los empleados de turno, teniendo el acceso por la puerta central, a través de la cual también accedían los viajeros para obtener sus billetes y esperar al tren. Dividía la sala de espera un mostrador que limitaba un pequeño almacén desde el que se expedían pequeñas mercancías y de tipo perecedero. La puerta de la derecha daba paso a un mediano almacén complementario del anterior. La planta superior estaba destinada a vivienda que asomaba a la fachada principal mediante un balcón y dos ventanas y otros tantos huecos a la fachada posterior que aligeraban el conjunto. Disponía de una escalera exterior adosada al lado este del edificio para su acceso.

El muelle de mercancías, cubierto, era un edificio longitudinal de forma rectangular dispuesto en paralelo con la vía y con amplios accesos en los cuatro lados. La cubierta con grandes voladizos cubría los vagones y los carros que se alternaban en la carga. La modulación del edificio se ajustaba a la dimensión de los vagones para que coincidieran las puertas enfrentadas durante el estacionamiento del convoy en el muelle y su longitud correspondía a la repetición del número de módulos concernientes a una estación de 3ª Clase. La estructura resistente era de hierro para evitar la propagación de incendios. En la cabecera del complejo estaba situada la báscula.

El resto de edificaciones como viviendas, torre de enclavamientos, garita del guardagujas, etc, cumplían los cánones modulares que la Compañía tenía previamente establecidos para su aplicación. Edificios situados a espaldas de aquellas y en la playa donde se almacenaban ordenadamente las traviesas en desuso, no seguían bosquejo oficial alguno, constituían gallineros, conejeras, etc, destinados a cobertizos para los animales, aunque guardaban cierta uniformidad.

Las casillas, similares en construcción a los apeaderos, con una sola planta, disponían de la entrada, una habitación a cada lado, y la cocina en la parte posterior. Su eje longitudinal se disponía perpendicularmente a la dirección de las vías y paralelamente al camino de acceso. Tenían únicamente dos huecos en la fachada principal, Los materiales empleados para su construcción eran los mismos que los empleados en los edificios de la estación.

Página de la Guía del Ferrocarril. *"El cielo de 1867: Calendario de Joaquín Yagüe"*

89

DE MADRID A IRUN.

PRECIOS. 1.ª cl. Rs. cs.	2.ª cl. Rs. cs.	3.ª cl. Rs. cs.	ESTACIONES. Madrid á Hendaya.		Tren 5 Omnb. Misto. 1.ª,2.ª y 3.ª cl.	Tren 11. Exprès 1.ª clase.	Tren 15. Correo 1.ª,2.ª y 3.ª
"	"	"	Madrid...(Salida)		8M20	3T30	8N30
4 "	3 "	2 "	Poznelo.....		8 42	"	8 48
8 "	6 "	3 75	Las Rozas.....		9 06	"	9 07
"	"	"	Torrelodones.....		9 31	"	9 33
16 75	12 75	7 75	Villalba.....		9 56	4 35	10 "
22 50	17 "	10 25	El Escorial.....		10 26	4 59	10 30
26 "	19 50	11 75	Robledo.....		10 59	"	11 03
34 "	25 50	15 25	Las Navas.....		11 47	"	11 49
36 25	27 25	16 25	Navalperal.....		12 05	6 15	12 07
"	"	"	Navalgrande.....		12 42	"	12 43
50 25	37 75	22 75	Ávila.....	Lleg.	1 19	7 12	1 19
				Sal..	1 40	7 42	1 40
56 50	42 25	25 50	Mingorría.....		2 06	"	2 06
60 75	45 75	27 50	Velayos.....		2 28	"	2 25
64 "	48 "	28 75	Sanchidrian.....		2 45	8 30	2 40
68 "	51 "	30 50	Adanero.....		3 04	"	2 56
72 75	54 50	32 75	Arévalo.....		3 33	9 "	3 21
79 75	59 75	36 "	Ataquines.....		4 04	"	3 51
83 75	62 75	37 75	Gomeznarro.....		4 22	"	4 07
88 "	66 "	39 75	M. del Campo	L.	4 40	9 43	4 21
				S.	4 55	9 51	4 35
92 "	69 "	41 50	Pozaldez.....		5 21	"	4 54
95 25	71 50	43 "	Matapozuelos.....		5 38	"	5 08
98 75	74 "	44 50	Valdestillas.....		5 55	"	5 23
101 "	75 75	45 50	Viana.....		6 05	"	5 32
106 50	80 "	48 "	Valladolid.	Lleg.	6 30	10 51	5 52
				Sal..	6 45	11 06	6 11
112 25	84 25	50 50	Cabezon.....		7 17	"	6 38
114 "	85 50	51 50	Aguilarejo.....		7 42	"	7 01
120 25	90 25	54 25	Dueñas.....		7 53	"	7 12
123 "	92 25	55 25	V. de Baños	Lleg.	8 08	11 53	7 31
				Sal..	8 23	12 07	7 47
126 75	95 25	57 25	Magaz.....		8 44	"	8 08
132 "	99 "	59 50	Torquemada.....		9 05	12 37	8 30

Aún me acechan recuerdos de cuando mi abuelo Calixto, que nació a finales del XIX, que trabajó de ebanista en Buenos Aires y visitó Nueva York, y que, de nuevo en Velayos, viajaba a Vitoria para satisfacer las necesidades de su pequeña industria, porque tenía kilométrico, me contaba de aquellos hombres más primitivos del pueblo, que no querían que el tren pasara por los barreros, demasiado cercanos, pues atropellaría animales, incluso acabaría saliendo a las tierras… es la tradición oral que acarrea inexactitudes, disparates o verdades, quien sabe. Obviamente abundaban en la población personas inteligentes que valoraban en sus justos términos las ventajas que la era del ferrocarril aportaría a la nación y a Velayos en particular.

Tal como revela el acta de 10 de enero de 1904, en que Ayuntamiento de Velayos, en pleno, que acuerda enviar un escrito al Diputado a Cortes del Distrito para que haga las gestiones convenientes ante el Ministro de Agricultura para que se construya lo antes posible la Estación del Ferrocarril por su utilidad pública, los velayeros no dispusieron hasta entrado el siglo XX de una estación acorde a sus necesidades. Actualmente la estación se halla cerrada desde Enero de 2005, si bien ya permanecía cerrada para viajeros. Su estado de conservación es adecuado aunque hace varios años fueron demolidos los antiguos retretes, la casa del capataz, la garita del guardagujas y el almacén, quedando en pié solamente su muelle de carga.

Durante los años cincuenta se establece el primer servicio español con trenes TALGO II entre Madrid e Irún. A principios de 1960 se acomete la renovación de la línea con traviesa de hormigón y carril de 54 kg/m. En 1966 se pone en servicio la electrificación, a 1500 V CC, transformándose posteriormente a 3000V CC.

Hoy en día los trenes circulan a velocidades de hasta 160 km/h, si bien esta línea se ha visto eclipsada por el nuevo trazado de alta velocidad, que ha optado por el corredor de Segovia, probablemente en contrapartida al proyecto aprobado en 1854, cuando los argumentos que se esgrimieron inclinaron la balanza hacia el lado de la capital abulense.

No es posible intentar describir ciertos aspectos de Velayos y su gente prescindiendo de lo que significó la Estación y su entorno para su desarrollo y supervivencia, la vía, la carretera de la Estación, los Barreros, la Somadilla, el camino Ancho, los Barreros viejos, el Jardín, el Torreón, las casillas..: de Tía Morena, tía Julia y tío Glin, a la derecha y ya en el encinar, cuya hija casó con un hijo de tío Fermín y tía Jacoba, de la casilla del camino del Río; la del Soto, que era paso a nivel con barreras, donde tía Valentina, guardabarrera, parió y crió hasta doce niños en los albores del pasado siglo; posteriormente, antes de estallar la guerra, allí mismo, tía Felipa, mujer de Pichón (tío Amalio) parió tres de los siete que criaron, todos de provecho. En la del Camino del Río vivieron el tio Fermín y la tía Jacoba con sus hijos; sus últimos moradores llegaron de otros lugares, también cuidaron de que numerosos chiquillos avivaran el entorno. En la de Alcántara habitaban los Cuartas; en la del Torreón las Torreonas, quizás porque todas eran mujeres menos Antonio, único hermano varón.

AC
2

La gente de las “casillas”… los niños eran su seña de identidad. Cuando alguien cruzaba el ferrocarril por cualquiera de ellas, una caterva de niños aparecía como por ensalmo, encima del terraplén de la vía o al lado de la puerta, batiendo sus bracitos como emisores de ondas que transportaran sus grititos cual ritual de sorpresa o bienvenida. Para el viajero, a pie, en carro, o a lomos de un animal, aquel ceremonial constituía un alto en el camino, un espacio de reflexión, los niños, las vías infinitas, el humo en la lejanía que advertía de que un tren se aproximaba o ya había pasado, el horizonte, cuyo final irremisible era el monte.

La vida de la “casilla” era dura, poco espacio interior, sin luz eléctrica, muchas bocas para alimentar y el jornal corto, muy corto. La madre, que en raras ocasiones abandonaba la casilla, atendía a los pequeños, lavaba la ropa, cuidaba los animales, pocos, que había que darles de comer: las cabras, las gallinas, los conejos y el cerdo, que mal había de ser para que con las espigas que caían de los carros y las que deparaba la providencia, no cogiera las suficientes arrobas que premiaran el desvelo de sus cuidados. Los animales contribuían más que la paga a aliviar las necesidades de la familia. Es fácil imaginar el sentido de responsabilidad que asentaba en los chicos mayores, encargados de conducir al resto de los niños hacia el pueblo, para asistir a la escuela, haciendo frente a la crudeza del clima y caminando por caminos imposibles. Antes de entrar a la escuela o al final de la jornada recogían el pan, hacían los recados de aquellos artículos imprescindibles para su subsistencia. Cuando los chicos apuntaban, la escuela era abandonada para disminuir un peldaño las carencias. Primero de zagales, luego pastores, vaqueros en el pueblo o en los caseríos de alrededor. Amalio “pichón”, trabajaba para tío Elio en su almacén de legumbres; bajaba todos los días desde la casilla con un saco de carbonilla atado a la espalda para prevenir que se le cayera o quizás, cansado, se desprendiera de él sin posibilidades para izarlo de nuevo. A Amalio, que también hacía los recados para la esposa, algunas veces el hambre le aguijoneó con vehemencia y, ni corto ni perezoso, un día afanó un bollo, un retorcido o una longaniza en otras ocasiones, teniendo que comparecer por ello ante el Alcalde en compañía de su buen amigo Gonzalo, y fue entonces cuando pronunció aquella popular frase: *"¡en qué época más mala hemos nacido señor Alcalde"*. Las chicas, abandonaban la escuela, primero para ayudar como niñeras y después “espurgadoras” de legumbres o servían en las casas más pudientes o emigraban a la capital. Eran tiempos, antes de la guerra civil, en los que Velayos disfrutaba de un grupo notable de pequeños industriales y almacenistas. La escuela de austeridad, de sacrificio, de privación, de las casillas, fue fructífera a pesar de todo. Muchos descendientes se colocaron en puestos con niveles notables como técnicos o administrativos, casi siempre en la Compañía. Nietos, biznietos, son hoy ingenieros, directivos… Pero el marco en el que se desarrollaba la vida en las casillas del ferrocarril, también estaba pleno de naturaleza, con horizontes infinitos, donde los muchachos, desde su nacimiento, eran testigos y protagonistas imprescindibles del diario devenir de cada acontecimiento: el amanecer, el cambio de las estaciones, la reproducción de los animales, la germinación y el crecimiento de las plantas, la creación de sus propios juegos en connivencia con esa naturaleza, los avances, evocados en el paso continuo de los trenes… en este entorno también había espacio para la felicidad.

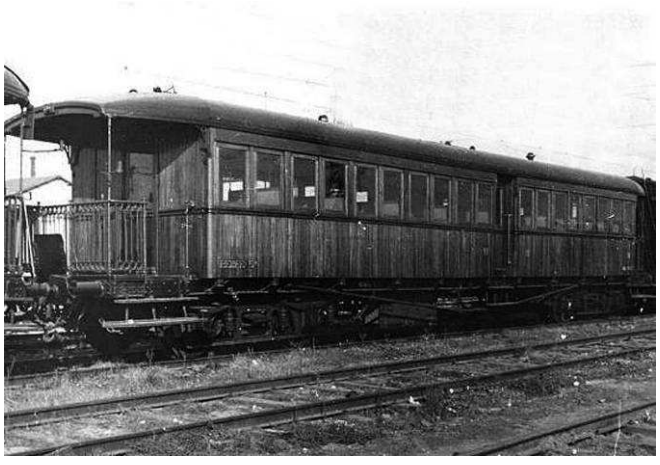
Otras edificaciones en el entorno del ferrocarril constituían complejos que eran habitados con carácter temporal, generalmente en el tiempo bueno, pero con usos y costumbres diametralmente opuestos: Documentos antiguos atestiguan que antes del siglo XVII en el lugar denominado "el Torreón", existió un pequeño poblado "La Puebla de Valderrábanos", pedáneo de Sanchidrián, con una pequeña iglesia bajo la advocación de Santa María. Actualmente el paraje, ubicado en el término de Velayos, constituye la llamada "dehesa de la Puebla", donde observamos las ruinas de una antigua torre vigía de carácter militar junto a un pequeño promontorio que esconde restos de edificaciones. Permanece un complejo posterior de cijas para el ganado que abrevaba en primavera y verano, y viviendas para sus cuidadores, generalmente humildes y largas familias, con el equipaje imprescindible para sobrevivir. Cuando se presentaba una primavera generosa, los ganaderos llevaban sus ganados, generalmente vacuno, a disfrutar de los pastos del Torreón. En medio de la cija se observa un robusto basamento del que, sin otra luz que alumbre que el sentido común que dan los años, los propietarios sospechan que pudiera tratarse de los cimientos de la antigua iglesia.

Al otro lado de la Estación, en lo "del Niño", en el caserío del Torreón de Velayos, está localizado el Jardín porque, efectivamente, rodeada de un jardín salpicado de árboles, lilos, rosales, hilos de agua que unían diversas fuentes de formas rústicas, alimentados por un esbelto molino de viento, todo sumido en el abandono, se levanta la residencia principal, constituida por un edificio cúbico, de piedra labrada y con pequeños remates de ladrillo, de dos plantas, sótano y desván abuardillado; dos alas de una sola planta, adosadas a los lados, forman el espacio para paneras y cocheras. Todo el conjunto está cerrado por una valla de piedra que arrancando al este con la casa de los guardeses, la cuadra, el invernadero, está rematado al sur por un singular palomar en buen estado de conservación. La construcción de este complejo fue llevada a cabo en 1880 por D. Ramón Pelayo Soriano, vocal de la Sociedad Española Mercantil e Industrial.

Llegados a este punto, uno se pregunta cómo esta poderosa familia abulense eligió tal localización para disfrutar de su ocio veraniego. Es probable que la elección del lugar para la ubicación de este bucólico espacio, al pie, casi encima de las vías por donde transitaban los trenes, fuera debido a su cercanía a la Estación, habida cuenta el estado de abandono de las carreteras abulenses, aunque es posible que otros factores intervinieran en la decisión. Los ancianos del lugar recordaban las visitas de los últimos moradores a la iglesia de Velayos para oír la misa dominical.

En 1864, fue Alcalde de Ávila Ramón Castillo Soriano, que en 1871 cuando fue elegido diputado provincial por Velayos compró más de veinte fincas en el partido de la capital, habiendo adquirido previamente, en 1856, dos heredades en Saornil que posteriormente cedió a su hermano León.

La participación de León Castillo Soriano, hermano del anterior, que en 1856 era comisionado superior de Ventas de Bienes Nacionales, fue decisiva en la construcción de la línea entre Mingorría y las Navas del Marqués, para lo que adelantó al contratista, por medio de un



empresario francés, Louis Donicean, residente en Mingorría, una cantidad de dinero al 10% de interés. En 1877, aparece como el mayor contribuyente de Ávila.

Ramón Pelayo Soriano adquirió durante la desamortización eclesiástica tres cuarteles de la dehesa de Las Gordillas en los sectores de Velayos, Saornil y Maello, que heredaron los hijos de León Castillo Soriano. Fue el tercer mayor comprador en la desamortización; era primo de León y Ramón Castillo Soriano y promotor del enclave.

Y acabar las referencias a este lugar mágico para muchos vecinos de Velayos transcribiendo un leve recuerdo de la niñez, cuando las adolescentes de Velayos se acercaban en mayo hasta el Jardín pidiendo permiso a los guardeses para cortar un ramillete de flores para ofrendar a la Virgen, mientras los chicos se acercaban para entrar a escondidas, robar flores y causar algún destrozo, lo cual hizo que durante varios años, incluso cuando los guardeses fueron a vivir a Velayos, persistiera una guerra soterrada entre aquellos y los muchachos que transcurría generalmente entre provocaciones y amenazas y que estos asimilaban a título de proezas infantiles.

En el cruce del cordel, que conduce a Saornil, con la vía férrea, a la altura de donde estaba ubicada la casilla de la “Morena”, se encuentra la subestación de transformación eléctrica, construida en 1970.

Los pitidos, el traqueteo que producía la discontinuidad de los raíles, el sonido del vapor que marcaba el ritmo al transmitir su energía a la máquina alternativa; se nos antojaba el ruido fabril de la industria textil que feneció casi con el nacimiento del ferrocarril, o mejor, en la distancia, era una sinfonía cuyos movimientos nos llegaban durante veinticuatro horas como si de múltiples variaciones sobre un tema se tratara, para ser escuchados al día siguiente, y al otro, y al otro…: los trenes que subían, los que bajaban, los mercancías, los rápidos, los expresos. La nitidez de los sonidos en verano, la opacidad de los mismos en invierno aportaba sus matices característicos a la melodía ferroviaria, hasta el punto de ser percibidos con tintes de sensibilidad por los paisanos. El mercancías con su tran-tran asmático que cuando se acercaba a la estación redoblaba su grave, profundo pitido, como si emitiera la última llamada de socorro, o la bajada de los grandes expresos, raudos, con alegres pitidos, con ruidos suaves como si volaran sobre las vías. Como si los viajeros del expreso bailaran un vals que durara un leve trayecto y los fardos del mercancías estuvieran condenados a transbordar sin llegar nunca a cualquier destino. Pero lo que para unos se antojaba los movimientos de una sinfonía, para los más marcaba la hora de sus quehaceres, sobre todo para los hombres del campo que con el expreso de las seis desayunaban, con el tranvía de las once menos veinte almorzaban… y con el rápido de las ocho, en la tarde o noche, iniciaban la vuelta a casa.

La suave rampa que dibuja la orografía desde el Torreón hasta la estación de Velayos, por su visibilidad y por el decorado que supone la sierra de Aldeavieja al fondo, se antoja como una pasarela donde las diferentes locomotoras exhibían su poderío y su belleza. Eran tiempos en

que los caminos del Torreón, de Alcántara, del Río, del Soto y de la Estación eran muy concurridos, sobre todo en verano por labradores, segadores, recogedoras, espigadoras, etc. Las “Pacific”, construidas por Baabcok & Wilcox en 1930, calzaban ruedas de gran diámetro que les permitían resoplar a la más alta velocidad de su época; su aspecto era impactante. Las “Confederación”, pintadas de color verde, esbeltas, preparadas con grandes ruedas motrices que les permitían alcanzar altas velocidades, arrastraban los grandes expresos o interminables trenes de mercancías. Fabricadas por MTM en 1951, eran las grandes estrellas de la pasarela, y también el canto del cisne de la era del vapor en España. Las “Santa Fe”, construidas por MTM en 1942; eran las más pesadas de los ferrocarriles españoles y estaban destinadas a remolcar pesados trenes de mercancías por tramos de rampas continuas. Las “Montaña”, montaban cuatro cilindros lo cual las hacía muy adecuadas para líneas de perfil muy irregular y accidentado; la última fue retirada en 1969. Las “Mikado”, denominadas así a raíz de la venta en 1897 realizada por Estados Unidos a la Nippon Railway, pues dos años antes se había estrenado una ópera muy popular en EEUU llamada Mikado (Emperador), también llamadas “chicas para todo”, eran ligeras y de las más versátiles. Estas potentes locomotoras fueron las últimas en prestar servicio como trenes correo y semidirectos. La 141F-2348 fue apagada el 23 de junio de 1975 en la estación de Vicálvaro por el entonces Príncipe de España, Juan Carlos de Borbón.

En su última etapa, la Compañía del Norte, antes de la nacionalización de 1941, adquirió entre 1901 y 1936 un total de 710 locomotoras y desguazó, en el mismo periodo 331. La locomotora 475 se llamó Velayos y la 505 Voltoya. Casi todos los pueblos de la línea, incluidos los ríos que los surcaban, tenían su locomotora.

Mientras la estación tuvo plena actividad, la carretera fue un espacio muy concurrido: las gentes viajaban en el “automotor” hacia Ávila o Arévalo, después en los “tranvías” que trasladaban a los viajeros hacia Madrid o Valladolid. Por la noche, el tren correo que llegaba a Madrid a las seis de la mañana para estar a tiempo para resolver asuntos oficiales o al entierro de un familiar que había emigrado a la capital. Las despedidas, si las había, se realizaban desde las amplias jardineras de los vagones, hasta que el tren desaparecía en la lejanía, o tras la magia de sus propias bocanadas de humo.

No sé si por complicidad o solo precaución, algún kilómetro antes de llegar a la estación de Ávila los trenes aminoraban ostensiblemente su velocidad, anomalía que algunos viajeros aprovechaban para apearse del convoy con sus provisiones, gallinas, conejos, embutidos, a cuestas, con el objetivo de distraer el canon del fielato.

Los carros bajaban los productos necesarios para el funcionamiento de la población y de su industria. Las camionetas de los Hidalgos, de tío Miguel, de tío Caracas, de los Claudios o de tío Bernabé, transportaban las legumbres, las especias, las pieles, los abonos, los artículos de paquetería o herramientas para el campo, que eran los materiales que sustentaban sus respectivos negocios. Los peatones depositaban sus cartas en el vagón-correo cuando el cartero ya había recogido o cuando la premura o seguridad de un envío lo aconsejaba.

NORTE

A primeros de año, el Ayuntamiento formaba una comisión de concejales que se personaban en la estación, previo oficio al jefe fijando fecha y hora, para examinar los expedientes de transporte de grano que se había realizado el año anterior por los vecinos, con objeto de formar el reparto que serviría de guía al arrendatario del cobro de consumo de cereales para el año corriente.

Desde cualquier sitio de la parte sur del pueblo se divisaba algún tramo de la carretera de la estación y era pasatiempo favorito entre los vecinos que holgaban por las solanas o se encontraban camino de sus quehaceres o alzaban la vista para dar un respiro a sus riñones, identificar en la distancia a aquellos que subían o bajaban por el camino de la estación, pues proporcionaba una inestimable información sobre la localización de sus convecinos.

La estación constituía en sí misma un pequeño poblado. Minutos antes de las diez, cuando se acercaba la hora de entrar a la escuela, observábamos la llegada de los muchachos de la estación: los hijos del Jefe, del Factor, del Guardagujas, del Capataz, del Primer Obrero, y también algunos de las casillas del término, envidiados tanto por los espacios sin limites que habitaban como por su proximidad con el tren; algo que para el resto constituía un privilegio vedado, solo experimentado a espaldas de los otros miembros de la familia, por la peligrosidad que suponía, a no ser que las necesidades acuciantes de la época impelieran a buscar chatarras en el entorno.

En sus clandestinas escapadas al entorno del ferrocarril, los muchachos ponían las monedas sobre los raíles, las de cinco céntimos, para que el tren las aplastara y las hiciera de diez. Rescataban los residuos de carburo que alimentaban los faroles de la estación, y una vez mezclados con agua y depositados en un boche, hacían que se impulsara un bote taladrado al espacio, una vez prendido el gas acumulado en su interior y expandido por efecto de la combustión, como si de un proyectil se tratara. La mezcla de magia, técnica y misterio que aportaba el juego a los muchachos, hacía que resultara muy atractivo. Y en la estación, caminar por la parte superior del quitamiedos del terraplén que separaba las casas y el andén también encerraba el suficiente riesgo para que resultara atractivo a los chavales y también entrenamiento para que cuando crecieran un palmo más emularan a los mayores arrojándose de un salto al andén.

Finalmente, describir aquella imagen inolvidable del atardecer, cuando el pesado mercancías arrastrado por su locomotora fabricada por los talleres Galindo en el norte, sorprende a los muchachos con una parada de emergencia a la mitad del andén justo al lado del edificio principal donde solíamos merodear. El fogonero, sucio, de rostro fantasmagórico por el carbón, baja y acarrea una enorme llave mecánica sobre sus hombros que posa en el suelo con la ayuda del maquinista, de aspecto más noble en comparación, para entre ambos siempre, y ayudados de tubos y palancas proceder enseguida al desmontaje de grandes tuercas, bielas y tornillos. Con la tarde agonizante y cuando apenas se divisaban ya sombras a la luz de los carburos, nuestra curiosidad continuaba impasible, solo salpicada de los titubeos de quienes querían regresar al pueblo pues ya las palabras de los sudorosos operarios dejaban el

desentono para tornarse amenazantes. Y de repente, cuando nuestra intranquilidad iba siendo invadida por el miedo, un fortísimo y largo pitido brotó de la locomotora que nos dio tal susto y causó tal estampida en los chavales que quien más corrió antes llegó y nada supimos unos de otros hasta que llegó la mañana del nuevo día.

El ferrocarril abastecía de carbón y residuos como la carbonilla para alimentar las modernas cocinas bilbaínas, estufas o brasero; traviesas, para las cercas o leña para el invierno. Pero lo más apreciado del ferrocarril era el jornal que proporcionaba a los obreros de la localidad: su construcción, la duplicación de la vía, la renovación de las traviesas, la electrificación, etc., para posteriormente abrir otra de las vías de emigración que sangraría la población: cuando las obras finalizaban en el entorno. Los obreros “de la vía” eran destinados a lugares lejanos a menos que optaran por la segregación de la Compañía. El trabajo en el pueblo siempre escaseó y la Renfe propició que algunos hijos de la localidad fueran fogoneros, maquinistas, guardagujas, factores o jefes de estación. Se hacían ferroviarios a través del Regimiento de Ferrocarriles, al que con carácter voluntario se incorporaban como forma de ingresar en las antiguas compañías, después de recibir la formación adecuada en estas unidades del Ejército.

Mención y homenaje merecen aquellos hombres que pagaron con su vida el precio del progreso: tío Vicente, carpintero, estaba tuerto, y cuando atravesaba las vías de la estación cargando sobre el hombro, el hombro contrario a su suerte, una caja de cristales que acababa de recoger del almacén, fue arrollado por el tren. Lucio (Pichón), era fogonero, y pereció en Ataquines el 25 de enero de 1959 por causa de la explosión de la caldera de su locomotora “Mikado” cuando regresaba a Medina del Campo después de haber remolcado el tren correo, de la una y media de la madrugada, hasta Ávila. Isma trabajaba en la vía con otros compañeros, y la niebla les impidió ver el tren, Isma no tuvo suerte. A Marceliano el tren le arrancó un brazo cuando enganchaba los vagones, agotó la profesión de ferroviario como conserje en la estación del Norte, de Valencia. Rogelio, su hermano, se dirigía por la vereda de siempre a cuidar el jardín que le servía de pasatiempo después de haberse jubilado en Made, la fábrica de Villalba donde siempre había trabajado, cuando el zarpazo de un tren le arrebató el rostro y la vida.

Incluyendo un accidente muy aparatoso, ocasionado por el choque de dos trenes mercancías el 11 de septiembre de 1958 en la estación de Velayos, donde hubo seis heridos leves aunque pérdidas cuantiosas de material, no faltaron otras sorpresas esporádicas de personas desconocidas, viajeros o transeúntes, que optaron por el tren, para poner punto final voluntariamente a su vida.

BIBLIOGRAFÍA

El cielo de 1867: Calendario. Joaquín Yagüe. 1867
Boletín oficial del Ministerio de Fomento. 1854.
Proyecto de las líneas generales de navegación y de ferrocarriles en la Península Española. Francisco Coello. 1855.
Cartilla para guarda agujas y guarda barreras. Mariano Matallana. 1867
Elites castellanas de la Restauración, Vol.1 E. Berzal de la Rosa. 1997
Rutas mágicas. Jesús Mª Sanchidrián Gallego.
Breve historia del Ferrocarril. Asociación burgalesa de amigos del ferrocarril.
La construcción y la puesta en servicio de la línea del Norte.
Materiales y construcción en la arquitectura ferroviaria del corredor del Duero. Norberto Arenal Gutiérrez.
Viendo pasar los trenes. Fernando F. Sanz.
Fotografía del "tranvía" (Portada). Jesús Fernández Andrés. 1930.
Fotografía de una casilla del ferrocarril. Miguel A. Rodriguez Vilches. 2007.
Fotografías de locomotora "Mikado", vagón de mercancías y vagón de viajeros. Jesús Nieto Serrano.
Viaje de SS. MM. y AA. por Castilla, León, Asturias y Galicia en el verano de 1858 Juan de Dios de la Rada y Delgado, 1860.