150 AÑOS

De la llegada del ferrocarril a Ávila

1863-2013

ÁVILA
Y
EL FERROCARRIL

Cronologia de la llegada del tren y crónicas de las obras hasta su inauguración

Jesús Mª Sanchidrián Gallego

La línea ferroviaria que debía unir Madrid con la frontera francesa por Irún y Hendaya tardó diez años en definirse, debido en gran parte, a las disputas entre las instituciones de Ávila y Segovia sobre el trazado por sus respectivos territorios, lo que podia hacerse a través del puerto de Pilas y Navalgrande o de un túnel por Guadarrama .

Finalmente, con la llegada del tren el ferrocarril facilitará la visita de fotógrafos, escritores, artistas, y otros muchos viajeros que dejaron buenos testimonios de su paso por la ciudad, si bien, el progreso económico, el desarrollo industrial, la implantación de nuevas infraestructuras, las mejoras urbanas, el crecimiento de la riqueza y el aumento poblacional no se produjeron como se auguraba.

CRONOLOGÍA DE LA LLEGADA DEL TREN A ÁVILA

La abundante historiografía sobre la llegada del tren a la capital abulense nos sirve para trazar una breve cronología de tal acontecimiento.

1844. Ante el éxito del transporte ferroviario implantado en Inglaterra, se promulga la Real Orden de 31 de diciembre por la que se regulan las concesiones ferroviarias y las condiciones para su construcción en España.

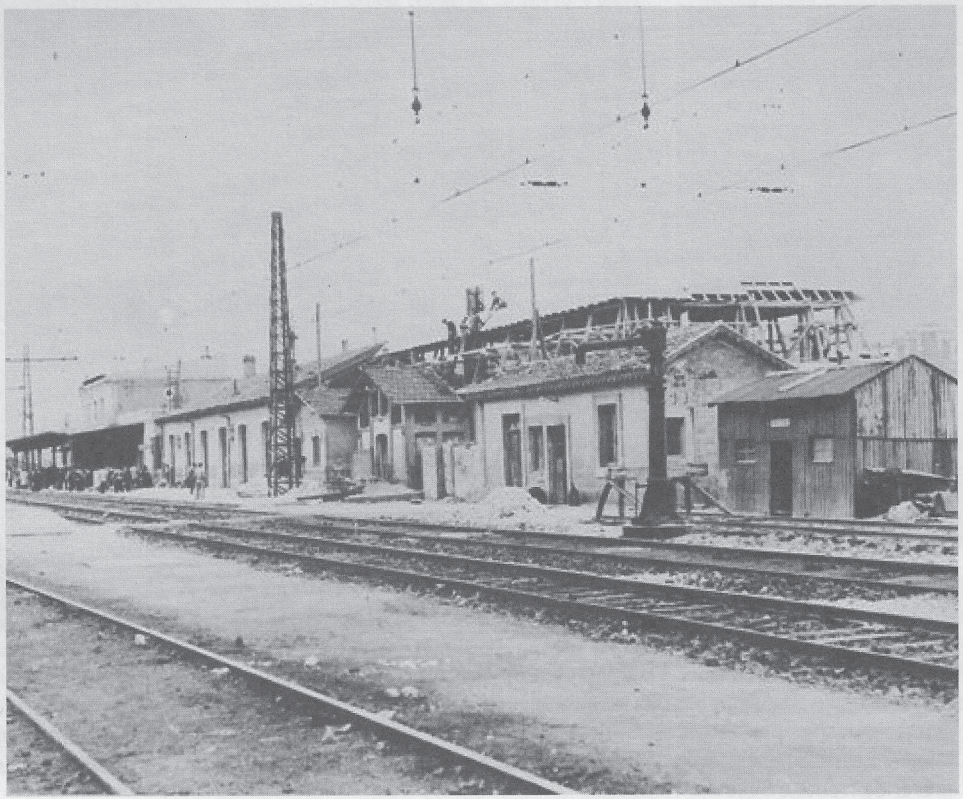
1845. Se aprueba la "Concesión Vascongada" de la línea Madrid-Irún por Bilbao y su paso Burgos, Palencia, Valladolid y Segovia, atravesando el Sistema Central a través de un túnel por Guadarrama según estudio del ingeniero inglés Alexander Mackenzie Ross.

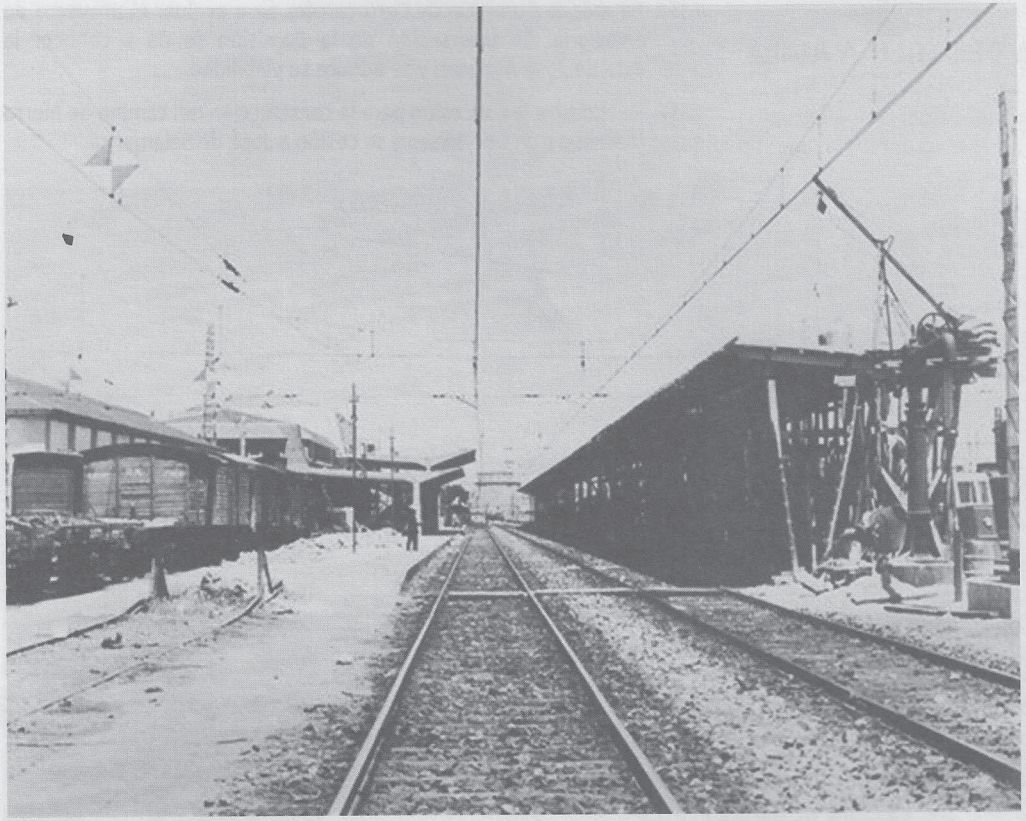
1846. Se constituye en París la "Compañía del camino de fierro de Madrid-Irún por Bilbao" con participación española, francesa y británica y presidida por Manuel de Mazarredo, Teniente General y diputado por Ávila, en cuya circunscripción había coincidió con Juan Bravo Murillo quien luego fue Ministro de Fomento.

1849. El ingeniero José Almazán Duque, natural de Cifuentes (Guadalajara) y bien conocido en la capital y provincia, tanto que algunos llegaron a decir que nació aquí, "descubre" la ruta de Ávila en la línea del ferrocarril del Norte que pasa por el puerto de Pilas y Navalgrande.

1850. Se crea la Comisión de Ferrocarriles para evaluar el proyecto de Ley Ferroviaria. En una sesión de la Comisión se da a conocer la propuesta de José Almazán y se admite su viabilidad.

1852. Se aprueba la concesión para la construcción del camino de hierro entre Madrid e Irún por Bilbao y su cesión a José de Salamanca.





Aparece el periódico bisemanal *El Porvenir Avilés*, dirigido por Antonio Zahonero de Robles, con el objetivo de defender la opción abulense del ferrocarril .

A instancias de la instituciones segovianas, el ingeniero Arthur Green retoma los trabajos de M. Ross y propone el paso por un túnel en la Sierra de Guadarrama.

1853. El Ayuntamiento de Ávila y la Asociación económica de Amigos del País agradecen la decisión gubernamental de construir la línea del ferrocarril del Norte.

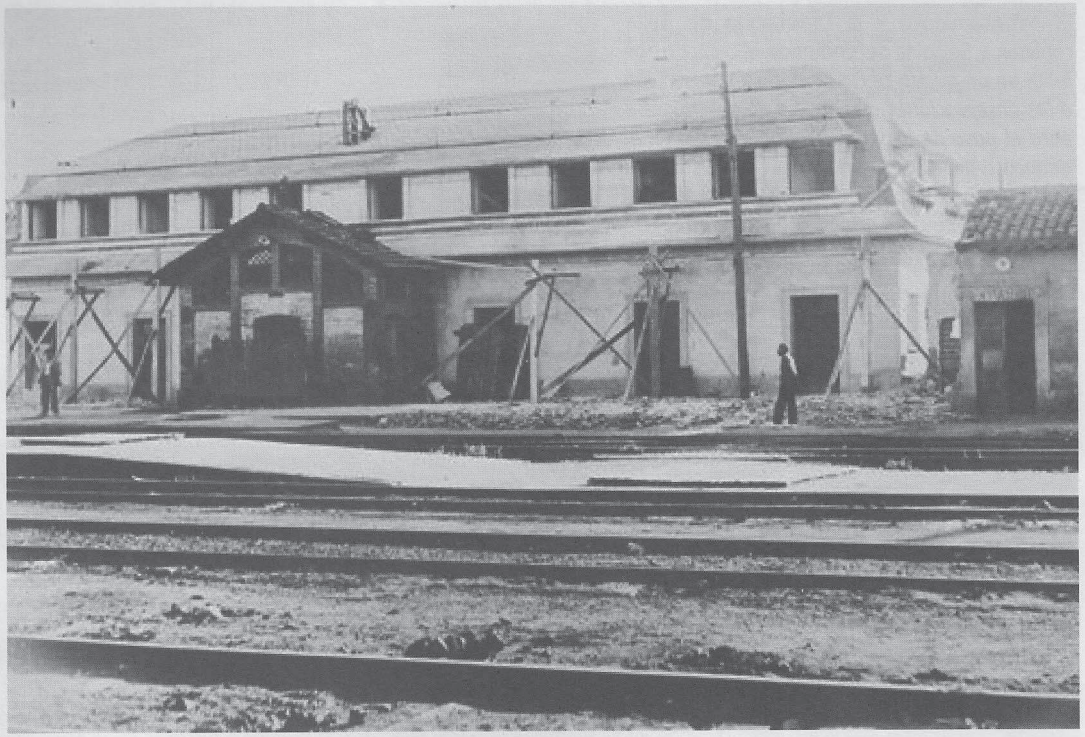
Se publica la Memoria sobre las ventajas y beneficios que recomiendan la preferencia del trazado en el trayecto de la línea férrea del Norte entre Madrid y Valladolid por Navalgrande y Ávila, redactada y presentada a la Sociedad económica de Amigos del País de Ávila, y leída en sesión extraordinaria de 16 de agosto por el socio de número Don Antonio Zaonero de Robles, aceptada y mandada imprimir y publicar por la sociedad en sesión del 25 del mismo mes.

La Diputación de Ávila encarga al ingeniero Máximo Perea reexaminar los trabajos de José Almazán con más detalles. La propuesta es aceptada con entusiasmo por el gobierno y el ministro de Fomento Mariano Miguel Reynoso se traslada a Ávila para reconocer la ruta, la cual es preferida frente a Segovia.

Sobre la memoria de Antonio Zahonero, la Diputación y Ayuntamiento de Segovia contraatacan y publican la oportuna contestación redactada por el militar, exdiputado y gran propietario Joaquín De Bouligny y Fonseca defendiendo el trazado por la provincia y Guadarrama .

El Consejo Real propone la suspensión de la licitación del tramo Madrid-Miranda hasta que se apruebe el trazado definitivo.

1854. Durante este año aparecen numerosas publicaciones auspiciadas por Ayuntamientos y Diputaciones de Ávila y Segovia disputando el paso de la línea del ferrocarril del Norte por sus territorios. De ello se hace eco la *Revista de Obras Públicas,* la prensa nacional y la prensa local, especialmente *El Porvenir Avilés* y *el Semanario Cristiano y Literario de Segovia.* Igualmente, las crónicas parlamentarias dan debida cuenta de los debates y discusiones suscitados en la Cortes sobre el tema.



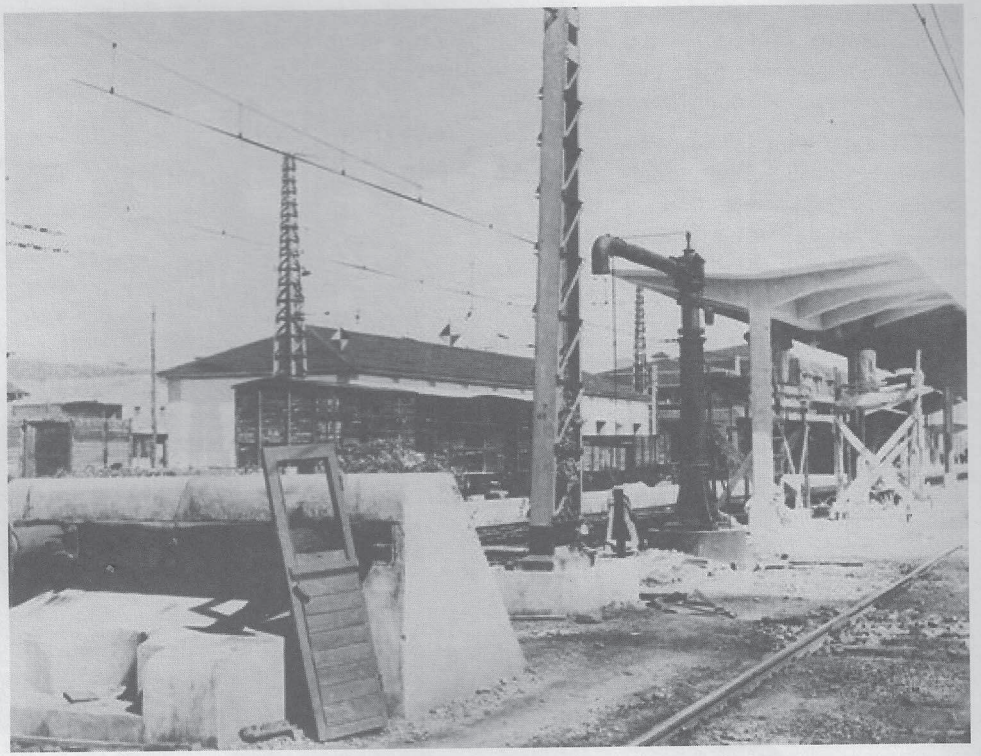
Se publica el folleto titulado *Esposición [sic] hecha a S.M. en 8 de enero de 1854, por la Diputación Provincial de Ávila y el Ayuntamiento de esta ciudad, acerca del paso de la sierra de Guadarrama en la línea general de ferrocarril del Norte. La* reivindicación abulense se presenta ante el resultado de la Junta Consultiva de Caminos, Canales y Puertos que en su sesión extraordinaria de 24 de diciembre de 1853 se mostraba favorable al trazado de la línea del Norte por Segovia, por lo que se solicitan la creación de una nueva Comisión, presidida por Don José García Otero, la cual dictaminará a favor de Ávila.

El ingeniero y, años después, procurador en Cortes por Segovia. Melitón Martín, defiende el trazado por Guadarrama y Segovia por su "menor coste, mayor facilidad de construcción, explotación económica y conexión a los Reales Sitios", lo que hace en el libro titulado *Ferrocarril del Norte. Observaciones acerca de los trazados de la primera sección cuya preferencia se disputan Segovia y Ávila, mandadas publicar por la Comisión Permanente de la Diputación de Segovia y Ayuntamiento de su capital.*

El Ayuntamiento y la Diputación de Ávila replican a Segovia defendiendo el trazado por Ávila en un nuevo texto titulado *Contestación a las observaciones que acerca de los trazados para el paso de la sierra de Guadarrama en el general del ferrocarril del Norte, cuya preferencia se disputan Ávila y Segovia, mandó publicar esta última provincia y su capital.*

Un nuevo texto de Melitón Martín titulado *Ávila y Segovia*, insiste en el trazado por Segovia . Sobre este folleto las instituciones abulenses presentan la réplica titulada Segovia y Ávila. Contestación a Ávila y Segovia . A ello vuelve a contestar Melitón MARTÍN con el folleto denominado Segunda vez *Ávila y Segovia*, donde el autor insiste en su propuesta a favor del trazado por el túnel de Guadarrama y Segovia,

Las instituciones segovianas publican el libro periodístico titulado *Ferro-carril del Norte. Segovia. Artículos de El Diario Español y la Época acerca de la Primera Sección de Madrid a Valladolid. A través de estos artículos y el análisis de los folletos publicados pretenden demostrar las ventajas del trazado vía* Segovia.



1855. Caduca la concesión del camino de hierro entre Madrid e Irún por Bilbao que tenía José de Salamanca.

Las Cortes aprueban la ley del Ferrocarril del Norte con parada en Ávila. La Diputación y el Ayuntamiento de Ávila editan un lujoso libro titulado *Álbum del Ferro-carril del Norte,* donde agradecen a las Cortes Constituyentes la aprobación del trazado por Ávila del ferrocarril del Norte. Contiene los siguientes apartados:

- Proyecto de ley presentado por el gobierno a las Cortes en la sesión de 25 de octubre de 1855, pidiendo autorización para otorgar en pública subasta la concesión del ferro-carril del Norte, en la sección de Valladolid o Miranda de Ebro, firmado por el Ministro de Fomento, Manuel Alonso Martínez.
- Dictamen de la Comisión Parlamentaria sobre el proyecto de ley presentado por el gobierno para la concesión del ferro-carril del Norte,

leído en la sesión del día 29 de octubre de 1855. Presidente de la Comisión, Claudio Moyano.

- Enmienda presentada por Vicente Hernández de la Rúa al artículo 4º del Dictamen de la Comisión, en que se solicita la especificación de que la primera sección de Madrid a Valladolid se realizará por Ávila (y no por Ávila o Segovia como se citaba).

- Discursos pronunciados por Claudio Moyano, Pedro Calvo Asensio, Manuel Alonso Martínez, Vicente Hernández de la Rúa, Práxedes Mateo Sagasta y Santiago Alonso Cordero a favor del trazado vía Ávila.

- Ley autorizando al gobierno para subastar la concesión del ferrocarril del Norte desde Madrid por Ávila, Medina del Campo a Valladolid y Miranda del Ebro.

- Apéndices con discursos de Pablo Avecilla, Benito Alejo Gaminde y Esteban Pastor, favorables al trazado vía Segovia.

1856. La sociedad francesa "Crédito Moviliario" es la concesionaria de las obras del ferrocarril del Norte, para cuya explotación crea la empresa "Chemig de Fer du Nord de L´Espagane". El plazo de ejecución es de 4 años para el tramo Ávila-Valladolid y de 5 años para el tramo de Madrid-Ávila, siendo la obra más relevante en la provincia de Ávila el túnel de Navalgrande de un kilómetro de largo. Con tal motivo, la ciudad de Ávila celebra la noticia con repique de campanas y fuegos artificiales, mientras que la empresa festeja el acontecimiento ofreciendo un banquete a los diputados de Ávila, Valladolid, Palencia y Burgos.

A finales de abril, las autoridades locales se trasladan hasta Sanchidrian donde son recibidas por el presidente del Consejo de Ministro el Duque de la Victoria, Baldanero Espartero, cuando acudía a Valladolid para solemnizar la inauguración de las obras del ferrocarril del Norte, según reseña *La Gaceta de Madrid* del 25 de abril de 1856.

1858. Isabel II asiste a la colocación de la piedra clave del puente ferroviario sobre el río Pisuerga en Valladolid. En Ávila se celebran la

marcha de las obras del ferrocarril en un acto presidido por el obispo Fernando Blanco Lorenzo y el gobernador Eustaquio de Ibarreña.

1860. Se inaugura el tramo ferroviario desde el pueblo abulense de Sanchidrián hasta Burgos pasando por Arévalo.

1861. Se inaugura el tramo de Madrid - El Escorial con salida en la estación del Norte.

1862. Se inaugura el tramo ferroviario Sanchidrián-Ávila.

Se concluyen las obras de la galería del túnel de Navalgrande.

Se derrumba el puente de la Parra en el término de Santa María de la Alameda, lo que retrasa las obras del tramo El Escorial - Las Navas .

El escritor danés Hans Chistian Andersen pasa una fría noche de diciembre en la estación de Sanchidrián esperando coger el tren con destino a Burgos, según relata en su de viajes por España.

1863. El 4 de marzo se abre al público y entra en explotación el tramo Sanchidrián - Ávila que había sido inaugurado meses antes.

En junio terminan las obras del túnel de Guadarrama, mientras 15.000 jornaleros trabajan en el tramo que llega hasta Ávila.

El abulense Valeriano Garcés González, delineante, topógrafo y corredor de seguros publica la *Guía del Ferrocarril del Norte"* que inserta en la *"Guía histórico-estadístico-descriptiva de la M.N. y M.L. ciudad de Ávila y sus arrabales.* Contiene un itinerario de todas las estaciones de la línea, salvo el tramo El Escorial-Ávila todavía en obras, y descripción de pueblos, tarifas generales y especiales, indicaciones de señales, distancias kilométricas, trenes especiales, etc.

1864. El 15 de agosto la reina Isabel II inaugura la totalidad de la línea del ferrocarril del Norte Madrid-Hendaya en una gran celebración que tiene lugar en San Sebastián.

Gustavo Adolfo Bécquer publica la crónica de la inauguración en el periódico *El Contemporáneo* del 21 de agosto.

El fotógrafo francés Augueste Muriel realiza un álbum de fotografías de los principales puntos de la línea, destacando una vista de Guadarrama desde la estación de Las Navas, otra del viaducto de la Gatera y estación de Navalgrande, una vista general de Ávila, otra de la Puerta de San Vicente y otra de la basílica de San Vicente.

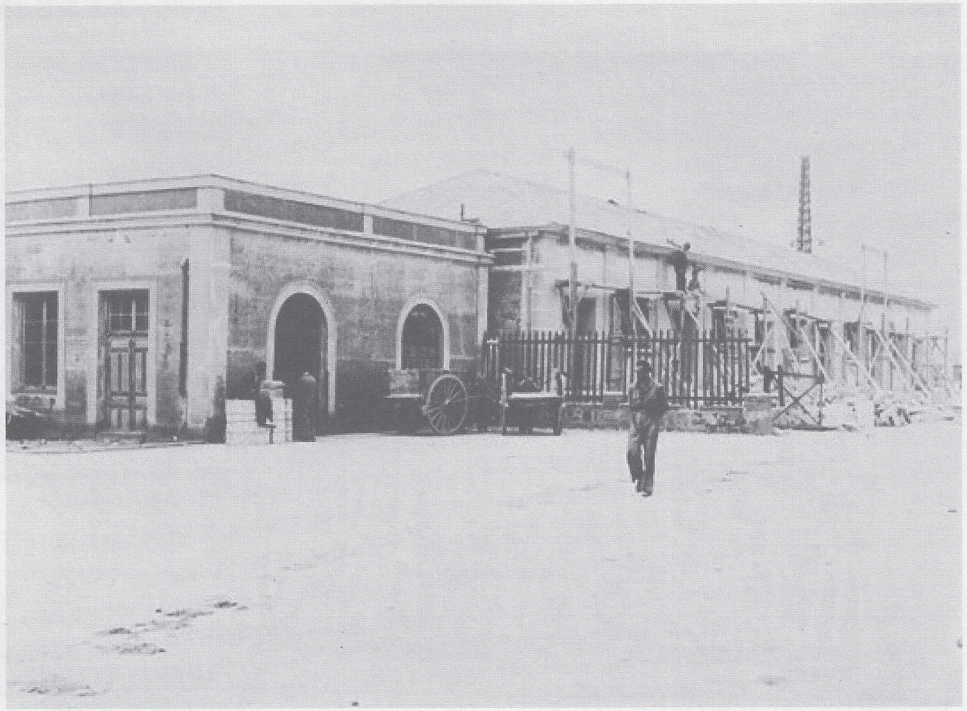
CRÓNICAS DE LAS OBRAS DE LAS OBRAS DEL FERROCARRIL HASTA SU INAUGURACIÓN

Lucha por el paso por Ávila.

El periódico *El Porvenir Avilés,* ya desde su primer número del 16 de septiembre de 1852, nace con voluntad de luchar por lo intereses materiales de la provincia de Ávila, y especialmente por contribuir a que el ferrocarril pase por la capital con la esperanza de su desarrollo. El periódico adivina entonces que el tren traerá para Castilla "un próspero y venturoso porvenir, de vida robusta, y de bienandanza progresiva", y Ávila lo verá cruzar por delante de sus muros "derramando beneficios incalculables". Esta idea une a todas las instituciones abulenses con tanta fuerza que, casi cuatro años después Ávila, consigue ser parada en la nueva línea del ferrocarril del Norte, lo que se produce con la aprobación de la ley de este tramo ferroviario de 14 de noviembre de 1855, según publica dos días después *La Gaceta de Madrid*, superando así todos los obstáculos técnicos, económicos, sociales y políticos que habián aparecido.

La adjudicación de las obras.

La adjudicación de las obras de la nueva línea mereció la atención de toda la prensa de la época, y observamos en La Ilustración del 3 de marzo de 1856, que Ávila aparece reseñada en un grabado que escenifica el banquete ofrecido en la sede del Ministerio de Fomento por los diputados castellanos a la sociedad Crédito Moviliario, adjudicataria de las obras del ferrocarril del Norte, para festejar la nueva línea ferroviaria que pasará por la capital abulense, y para lo que la empresa contrata en el primer mes a dos mil trabajadores . Por entonces, los diputados por Ávila eran José Antonio Miguel Romero, Antonio Osorio, Juan Alonso Colmenares y Vicente Hernández de la Rúa. En la capital abulense la noticia difundida por los diputados y publicada en un bando municipal se celebra con repique de campanas y fuegos artificiales, según publica *La Gaceta de Madrid* del 26 de junio de 1856.



Inauguración del ferrocarril abulense.

La comitiva real presidida por Isabel II inauguró en el verano de 1858 la colocación de la piedra clave del puente del ferrocarril levantado sobre el río Pisuerga. Antes de llegar a Valladolid, las autoridades de Ávila se desplazaron hasta el puente de Almarza para recibir a la comitiva regia, prosiguiendo hasta Adanero donde el Ayuntamiento de Arévalo ofreció un lucido refresco, localidad por donde regresó a Madrid la comitiva real hacia el 29 de septiembre de 1858, dice el cronista del viaje Juan de Dios de la Rada.

Siguiendo la costumbre establecida de las inauguraciones, las obras del ferrocarril también fueron celebradas en Ávila el 4 de diciembre de 1858 en una ceremonia que presidió el obispo Fernando Blanco Lorenzo y el gobernador Eustaquio de Ibarreta, que asi reseña José Moreno-Guijarro de Uzábal:

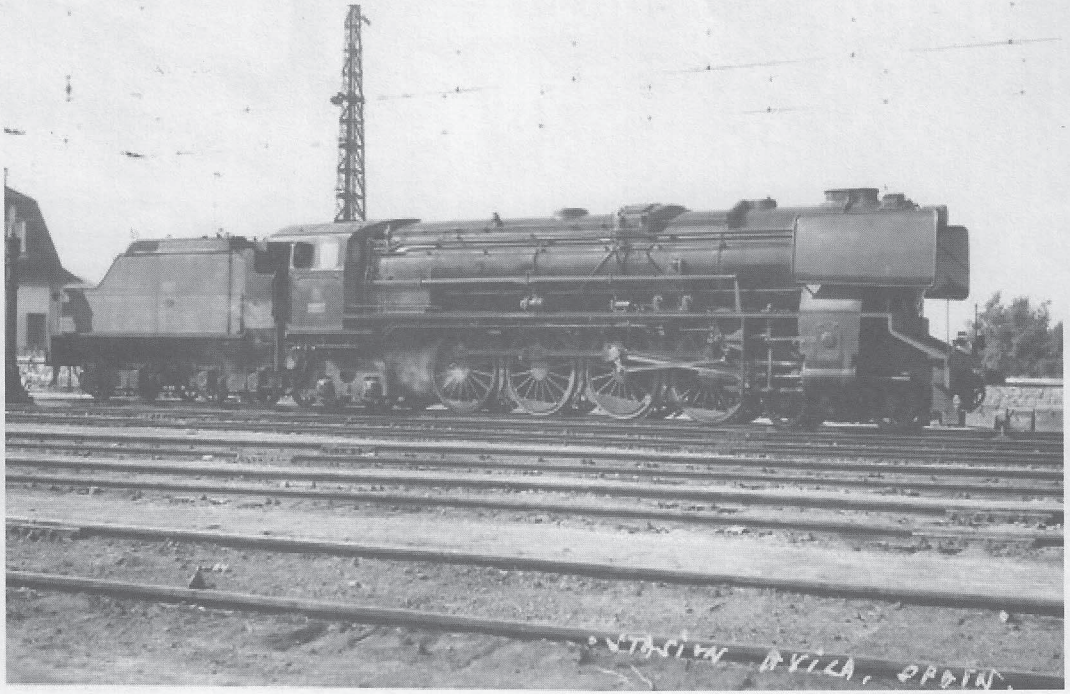
"Hacia el sitio próximamente que ocupa la Estación del ferrocarril, se improvisó una especie de templete, adornado con gallardetes, banderines y en el centro un espacioso altar.

De diez a doce de la mañana del 4 de diciembre de 1858, suena un repique general de campanas, sale de la catedral el Ilmo. Cabildo con su guión y ciriales y los demás dependientes de la misma, dirigiéndose procesionalmente a indicado sitio, presidiendo el Ilmo. Sr. Obispo y Sr. Gobernador civil entonces interino, don Eustaquio de Ibarreña, que lucía el uniforme de Caballero de la Orden de San Juan de Jerusalén; llegaron a mencionado punto, que estaba lleno de multitud de gentes, y en sus alrededores que henchidas de júbilo estaban esperando la llegada de la comitiva, en seguida empezó la bendición del terreno, según las precipitaciones que marca el Ritual de la Iglesia católica, y se inauguraron las obras para el camino de hierro, tomando en sus manos el señor Obispo y el señor Gobernador, las palas y los picos que tenían preparados al efecto; durante esta solemne ceremonia, se oían de cuando en cuando detonaciones, figurando salvas de artillería".

DE LOS FERROCARRILES ESPAÑOLES

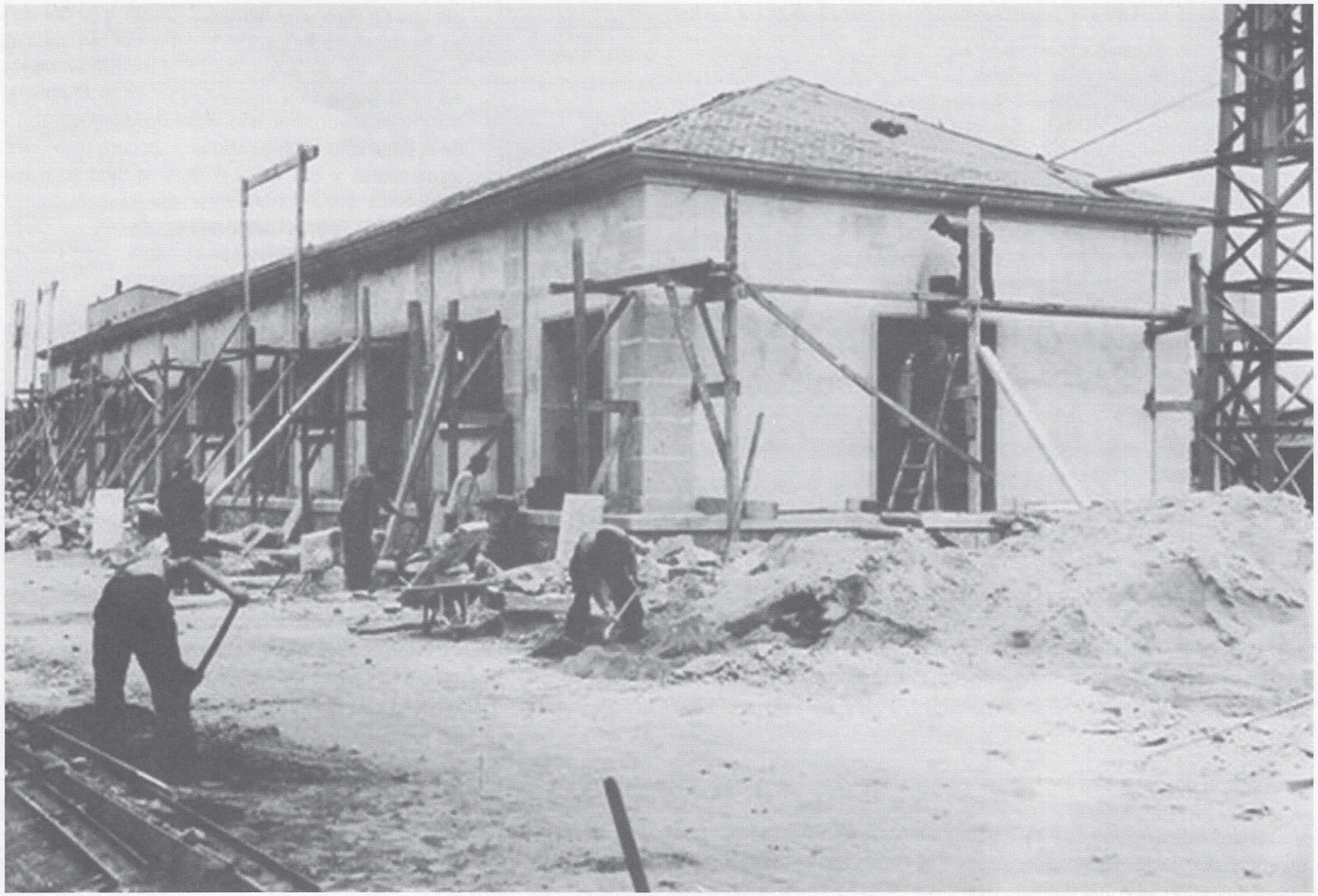
Llegada de la primera locomotora a la ciudad.

El 31 de octubre de 1860 *La Correspondencia* informa del estado de las obras de la línea de los Ferrocarriles del Norte, dando cuenta de que se encuentra en explotación la línea de Alar - Valladolid - Arévalo por Dueñas y Palencia, a la vez que se anuncia que para mediados de noviembre entrará en funcionamiento el tramo de Burgos a Arévalo, y para finales de año lo hará el tramo de Medina del Campo - Sanchidrián.
La inauguración del tramo ferroviario de la línea del Norte comprendido entre el pueblo abulense de Sanchidrián, pasando por el puente de Arévalo fotografiado por Clifford cuando estaba en obras, y la capital burgalesa, se reseña en *El Museo Universal* del 2 de diciembre de 1860 como un gran acontecimiento. Con tal motivo se hicieron diversas celebraciones festivas en Arévalo, Valladolid y Burgos.
Una nueva celebración festiva tuvo lugar en Ávila con motivo de la llegada de la primera locomotora a la ciudad el domingo 20 de julio de 1862. Eran las seis de la tarde cuando el ayuntamiento se unió a las muestras de júbilo y el recibiendo de la llegada de la locomotora con los dulces acentos de la música y el estruendo de los cohetes, y añade el cronista de *El Eco del Adaja*:



"Deseado espectáculo que ofrece en una comarca la aparición del osado salvador de distancias, de ese gigante mudo, que parece adquirir voz, tan solo cuando gime (…) La locomotora hizo varias salidas a corta distancia de la Estación, llevando en sus coches a muchas personas, de las cuales algunas tomaban por primera vez asiento en tan rápido transporte, entregándose a las más vivas expansiones de júbilo".

Todavía quedaba por realizar el tramo Ávila - El Escorial, así que los viajeros que se dirigían Francia y el norte de España desde Madrid debían cubrir el trayecto entre El Escorial y Sanchidrián en diligencia.



El tramo en diligencia se hacía atravesando la sierra de Guadarrama, El Espinar (donde la carretera se desviaba si se quería ir a Avila), Villacastín y Labajos. Desde Sanchidrián, cuyo tramo ferroviario con Ávila ya estaba en funcionamiento, el tren se dirige a Burgos pasando por los pueblos abulenses de Adanero y Arévalo, luego por Medina del Campo y Valladolid.

La estación del ferrocarril

Siguiendo la descripción que hace Valeriano Garcés en su guía de 1863, sabemos que la estación se halla situada en la parte oriental de la población, en el sito que llaman "Hervencias bajas", entre la carretera general de Vigo, y los llamados "Molinos de Viento" no se concluyó hasta 1864, dado el gran tiempo invertido en su explanación. El edificio de la estación había sido proyectado por el ingeniero francés M. Rivon, y un año antes de la inauguración de la línea sólo contaba con una cochera para doce locomotoras y otra para coches, la cual se había habilitado provisionalmente con distribuciones interiores para viajeros, equipajes y otras dependencias, lo mismo que se había hecho con un andén. Al sur de la estación, cerca de los "Molinos de viento", se encuentran provisionalmente el almacén y depósito, talleres de herraje, montaje y carpintería, etc., y la lampistería.

La inauguración del ferrocaril del Norte

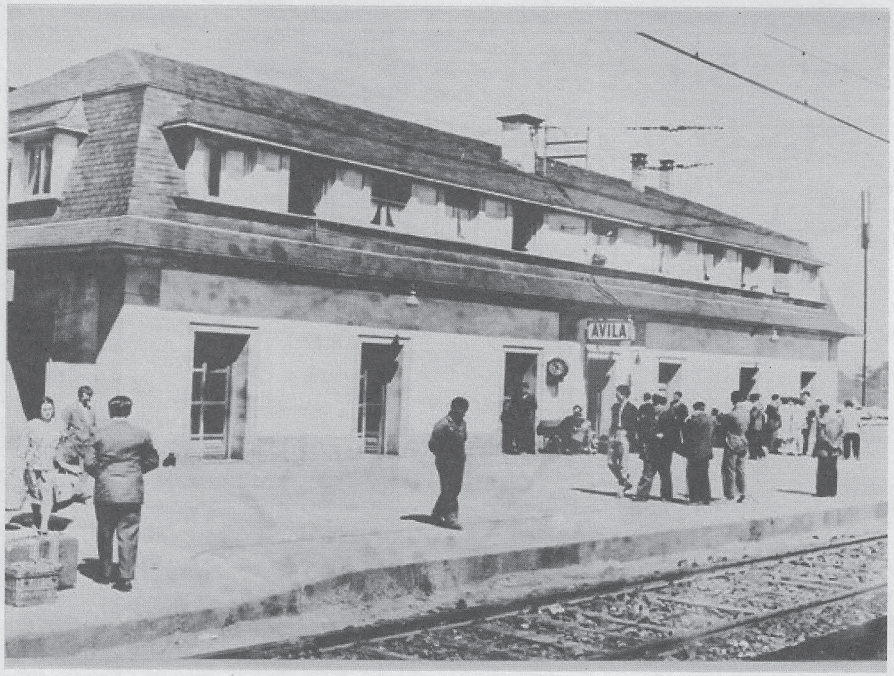
Caso ablativo. En, con, por, sin, de, sobre la inauguración de la línea completa del ferrocarril del Norte de España, con este título el poeta Gustavo Adolfo Bécquer hizo en el 21 de Agosto de 1864 la crónica de la inauguración en San Sebastián de la línea ferroviaria del Norte por la reina Isabel II, inaugurado el 15 de agosto. El viaje inaugural dio comienzo a las cinco de la tarde desde la estación madrileña de Príncipe Pío, la cual había sido habilitada por la Compañía de Ferrocarriles del Norte para el funcionamiento del tramo Madrid- El Escorial iniciado el 10 de agosto de 1861.

La comitiva, formada por personalidades del mundo de la política, la banca, las artes y la literatura, recorrió el siguiente itinerario de 642 kilómetros: Madrid, Pozuelo, Las Rozas, Torrelodones, Villalba, El Escorial, Zarzalejo, Robledo de Chavela, Santa María de la Alameda, Las Navas del Marqués, Navalperal, El Herradón-La Cañada, Navalgrande,

Guimorcondo, ÁVILA, Mingorría, Velayos, Sanchidrián, Adanero, Arévalo, (Palacios de Goda), Ataquines, San Vicente, Medina del Campo, Pozaldez, Matapozuelos, Valdestillas, Viana y Valladolid. Desde aquí siguen las siguientes localidades más importantes: Venta de Baños, Burgos, Miranda de Ebro, Vitoria, Tolosa y, finalmente, San Sebastián, continuando después hasta Irún y Hendaya .

Por su parte, Bécquer describió de forma singular y personal el paso de la comitiva por El Escorial, Ávila, Medina del Campo, Valladolid, Burgos, Miranda de Ebro, Olazgoitia -Bessaín y San Sebastián con especial atención a los lugares del tránsito.

Al llegar a Ávila, describe una ciudad anquilosada y cercenada por sus murallas al progreso, impresión equivocada ya antes diagnosticada por Pascual Madoz:



El cielo comienza a ensombrecerse, 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 aire 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.

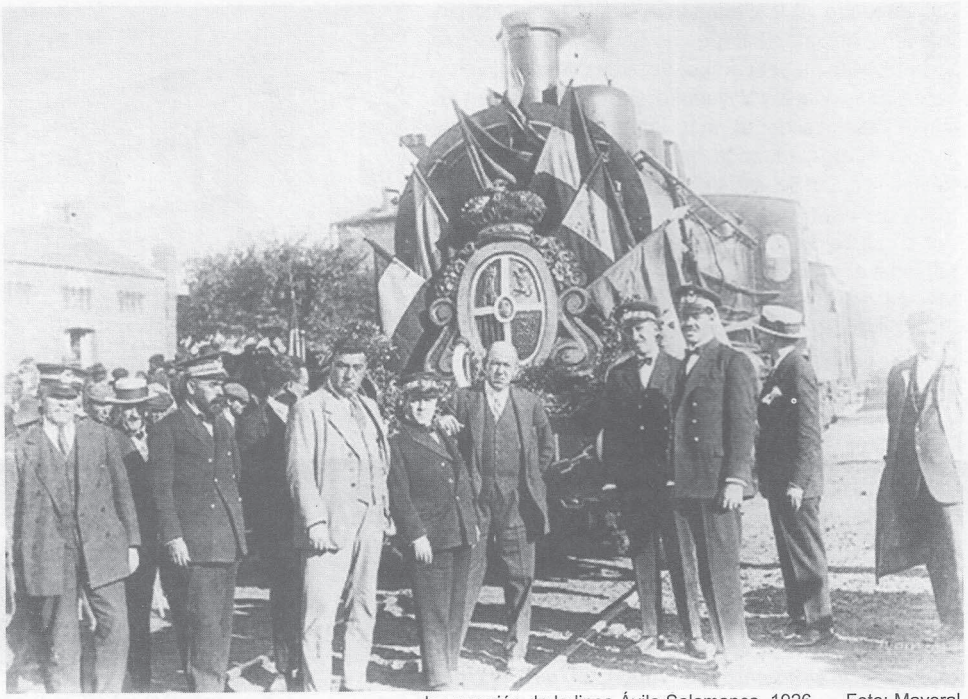
Pero ya se acerca la hora. Unas tras otras, las ciudades, al despertar de su profundo letargo, comienzan por romper, al desperezarse, el cinturón de vetustas murallas que las oprimen. Ávila, como todas, romperá el estrecho cerco que la limita, y se extenderá por la llanura como un río que sale de madre. 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".

Fotos: Obras de remodelación de la antigua estación, 1955-1960.
Doc. Jesús Mª Sanchidrian. Colección Museo del Ferrocarril de Madrid.
fundación de los Ferrocarriles Españoles.

"150 Años de la llegada del Ferrocarril a Ávila"

EXPOSICIÓN

Palacio de Los Verdugo
Del 2 al 16 de Octubre de 2013



Inaguración de la linea Ávila Salamanca, 1926 Foto: Mayoral

Colaboran:

Ayuntamiento de Ávila
Del Rey · De los Leales · De los Caballeros

Bankia

CONTINENTAL RAIL

afa
Asociación Fotográfica de Ávila

AAFO

MUSEO DEL FERROCARRIL DE MADRID

FUNDACIÓN DE LOS FERROCARRILES ESPAÑOLES

adif

renfe