

MEDINA DEL CAMPO: CASTILLOS, PANERAS Y PINARES



ENTRE Segovia y Valladolid se reparten los grandes castillos de Castilla: Turégano, Coca, Cuéllar, Peñafiel, Sepúlveda, Medina del Campo.

Castillos que sí en el decir de Pijoán no son obras de arte, sí son exponentes gallardos y magníficos de historia y talante, representativos de una época inicial en la unidad de la patria y razón de un nombre geográfico que habría de aportar grandes conquistas a la historia universal. Castillos que además tienen el mérito de haber mantenido la eterna constante de la arquitectura popular: la economía de la materia prima.



VII MEDINA DEL CAMPO

Reportaje por LETICIA ESCARDO. Fotos MAN



La estación borbónica de Medina del Campo.



Y sin grandilocuencias al estilo romano se contentan los constructores con los elementos que la geología aporta en la región. Castillos de ladrillo, arcilla del terciario que recubre gran parte de la meseta bajo la siembra del trigo y los bosquecillos de pino.

Ladrillo manufacturado por sabios artesanos mozárabes que llevaron hasta Inglaterra la moda de Mesopotamia, y con la influencia Lancaster por estos páramos, allí exportamos nuestro particular modo de hacer y ensoñar fortalezas rojizas hasta convertir el tosco material en encaje y filigrana.

Medina del Campo, con su castillo de las altas torres, da buen ejemplo de ello. A decir de López Ossorio, la construcción de este castillo se debe al legendario Andrés Boca, que se supone vivió en la primera mitad del siglo XIII. Según otros autores, su fundación data de 1440 y fuera su arquitecto Fernando Carreño, llamado en las crónicas obrero mayor. Lo que sí parece cierto es que su última reforma fue efectuada bajo orden de los Reyes Católicos, pues en el Archivo de Simancas se guarda una cédula dirigida por ellos al concejo de Segovia, en septiembre de 1479, para que no cobrara tributos ni sisas de las maderas que de ella se sacaran para las obras del castillo «que nos mandamos hacer edificar en la mota e fortaleza de la noble villa de Medina del Campo».

Se puede deducir de esta cédula que el nombre de castillo de la Mota proviene de haber sido edificado en la parte más alta de la ciudad, en la llamada mota.

AÑOS DE ESPLENDOR Y DECADENCIA

Castillo de capital importancia en las revueltas de las Comunidades, debido a que Cisneros, tras la muerte de la Reina Isabel, acaecida en Medina, mandara convertir en depósito de artillería el castillo. Bajo sus poderosos muros estuvieron presos doña Juana —la loca de amor—, el duque de Calabria, César Borgia, Hernando Pizarro, don Fadrique de Toledo, el marqués de Sieteiglesias y también sirvió de caja de caudales para guardar el rescate de Francisco I, el prisionero de Pavía, consistente en 1.200 escudos de oro y valiosísimas joyas.

Consumada la decadencia de la villa, vino a ser la Mota y sus murallas cantera para nuevas construcciones.

De aquella Medina festejera, galana, rica y próspera, queda poco. Y lo poco que queda, mal conservado —si exceptuamos el castillo y el palacio de los Dueñas—. Medina —la población más opulenta de Castilla—, que llegó a tener 60.000 habitantes en el siglo XV y una población flotante que durante las ferias duplicaba esta cifra, es hoy un pueblo de poco más

de 15.000 habitantes, con calles sin asfaltar, descuidado y donde la piqueta va poniendo fin a los pocos edificios bonitos e históricos que aún se mantienen, en aras de un falso desarrollo y un pésimo sentido urbanístico. Afortunadamente, ciertos edificios han sido declarados monumento nacional por Bellas Artes, cuando ya faltaba poco para su derribo. Si esta medida no se repite con los edificios denominados «paneras», antiguos silos de trigo, situados frente al hospital de Simón Ruiz, ya vendidos a una constructora, pronto perderemos más arte e historia.

Y no es que el Ayuntamiento no atienda las obras de arte; el mismo alcalde —según me han contado— se ocupó hace ya año y medio del traslado a Madrid de dos cuadros al estilo y manera de Juan Pantoja de la Cruz, representando a Simón Ruiz y a su segunda esposa, para ser restaurados. Pero la abundancia de tesoros que mantener y preservar de la codicia de anticuarios y coleccionistas, es superior a los medios económicos de que se dispone. Y es lástima, pues aún se conservan magníficas obras maestras de arte (1), merecedoras de atención y de mayor visita turística.

(1) La iglesia de San Antolín, la plaza Mayor y Casa Consistorial, el palacio de los Dueñas, la iglesia de San Martín, el hospital de Simón Ruiz, la iglesia de Santiago, entre los más importantes, a fuer de calles y casonas nobles.



Antigua aguada para locomotoras de vapor.



Medina, nudo de vías y caminos.

MEDINA, FERROVIARIA

La vida a Medina volvió con la construcción del ferrocarril del Norte, y hasta hoy, a él en gran parte se la debe.

La historia del ferrocarril del Norte se divide en dos etapas; la primera, desde el año 1845 al 55, caracterizada por trámites y papeleos administrativos-financieros, y la segunda, desde 1856 al 64, representativa de la eficacia y poder constructivo de la compañía, que hacen realizables durante esos ocho años todos los proyectos urdidos para los 640 kilómetros de recorrido de la línea.

Se consideró Valladolid centro del trazado, y las obras por ella empezaron, siendo finalizado el tramo Valladolid-Medina en cuatro años.

La inauguración de la línea tuvo lugar el 15 de agosto de 1864 con grandes festejos en Madrid, San Sebastián y París, ya que Francisco de Asís —marido de Isabel II— prolongó la inauguración hasta la capital francesa, como símbolo de fraternidad en esta primera línea internacional.

Con la puesta en servicio de la línea Segovia-Medina del Campo el 1 de junio de 1884, también por la compañía del Norte, Medina se convierte en nudo ferroviario.



Interior de la estación, con mercancías en espera de embarque. ▶

Desde esas fechas, miles de viajeros, millones más bien, se habrán asomado al paso de la estación para ver desde ella el torreón de su famoso castillo.

AL DESARROLLO SOBRE RUEDAS

La llegada a Medina es calurosa, son las tres de la tarde y encaminamos nuestros pasos como primera providencia a la fonda, espárragos de lata y huevos fritos con chorizo, que más parecen de ciudad que de campo; ¿será posible que ya ni en la alta Castilla se puedan comer auténticos huevos de gallina de corral y todos tengan el sabor de los piensos compuestos y la trampa de la luz granjeril?

Será el desarrollo, fomentado por el ferrocarril, vía para la confluencia de cinco capitales: Zamora, Avila, Salamanca, Valladolid y Segovia, y realizado por dos fábricas de importancia: Ferroaleaciones y MADE (columnas de electrificación y postes) y una treintena de pequeñas fábricas de madera que se abastecen de los pinares de la región.

A la salida de la fonda, ya restaurados, podemos apreciar el conjunto de la estación, de una limpieza extraordinaria y un cuidado muy particular, que se hace patente en los tiestos repintados y florecidos que adornan los postes y columnas.

Nos dirigimos al jefe de estación, director de esta operación belleza más limpieza, que ha sacado de su bolsillo los reales para la compra de tiestos y plantas. Don Escremencio Basulto Moreno lleva en Medina año y medio como jefe, y desde el 45, en RENFE

A Medina llegó de seis meses, hijo de ferroviario, y de Medina se siente. Hombre con fama de severo, es en realidad infatigable trabajador, de gran rectitud, con afán de servicio al país y gran afición a las plantas. Estaba eufórico, pues, por fin, le habían mandado las papeleras pedidas para los demás andenes, y proyectaba pintarlas en verde antes de colocarlas. Esperan un «cacho de premio» por esos 150 tiestos y la zona de unos veinticinco metros cuadrados de verde, y por esa limpieza, casi pulcritud que es difícil de mantener, sobre todo tras el paso de los trenes.

El personal en plantilla ronda los trescientos, siendo el grupo más numeroso el de Movimiento, con 123 empleados; sigue Tracción, con 50; Material móvil, 42; Vías y Obras, 26; Electrificación, 30, y el resto se reparten entre los demás servicios. Entre jubilados y pensionistas, el número se dobla. Con lo que son unos doscientos los ferroviarios-socios que se integran en la Hermandad Ferroviaria de la Sagrada Familia, que tiene como misión principal socorrer a los enfermos, organizar alguna excursión o acto social, como el que se celebra el primero de julio, y organizar una ya clásica merienda en



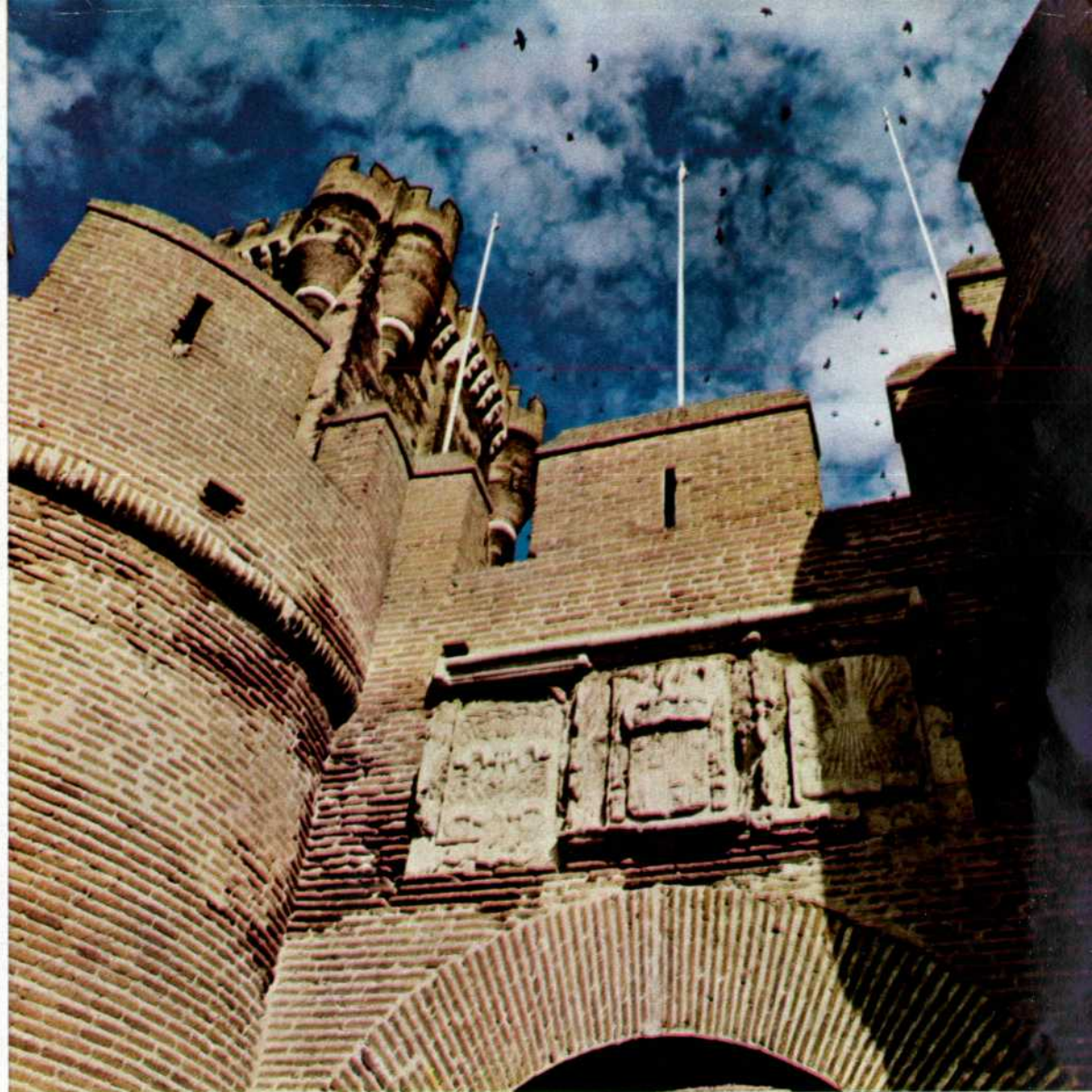
Vista de la plaza Mayor con la Casa Consistorial al fondo y el palacio donde murió Isabel la Católica.

Patio del palacio de Dueñas visto desde la escalera principal



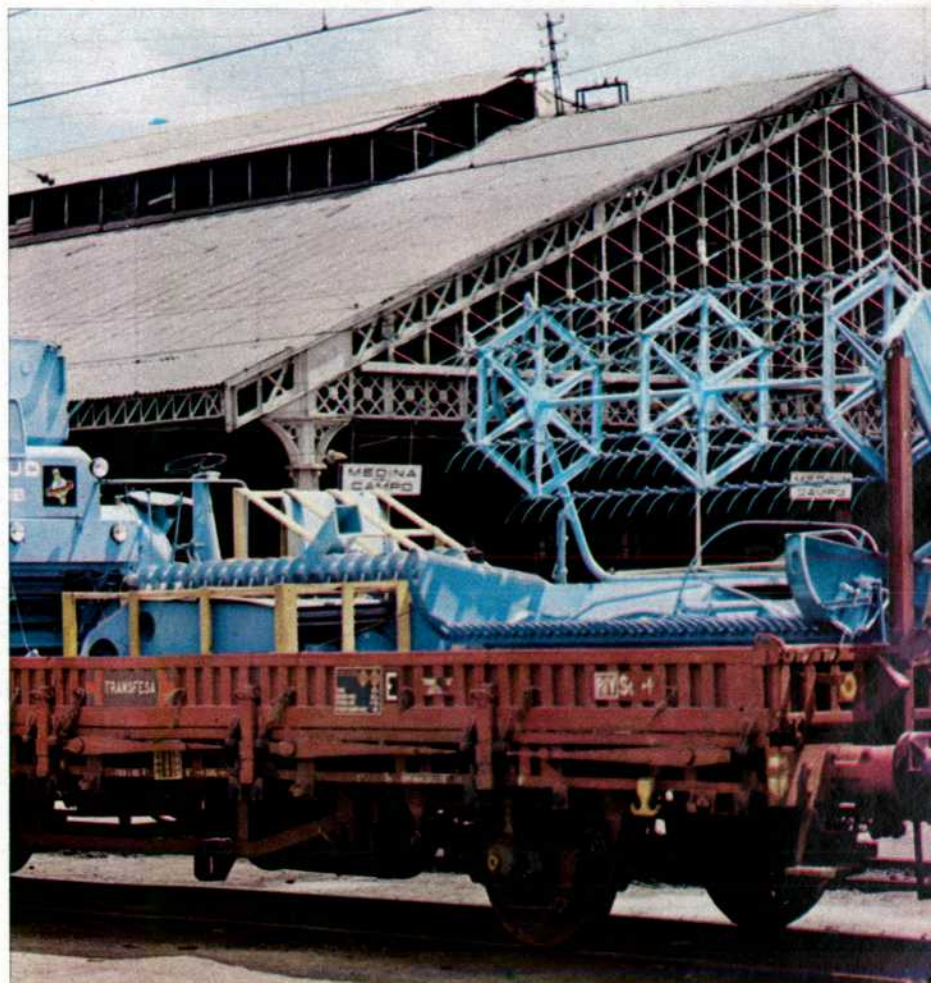


Monumento a la primera letra de cambio.



La Mota, la de las altas torres.

Una actuación antigua, actualizada en tráfico.





Vista interior de los talleres.



Taller de equipo de línea.

homenaje al jubilado. Dirige la Hermandad el mismo señor Basulto, jefe de la estación.

COMPLEJO NUDO FERROVIARIO

En esta estación hay un movimiento diario de unas 175 circulaciones, de ellas 70 de viajeros, 65 de mercancías y 40 de servicios especiales (trenes sin marcha determinada, máquinas aisladas, vagonetas afectas a servicios de Instalaciones Fijas).

Las horas de más intenso tráfico están fijadas entre las 23 y 7 horas, registrándose una circulación de 23 trenes expresos, 4 semidirectos, 4 postales y 14 de mercancías.

Confluyen en dicha estación, con la línea principal Madrid-Hendaya, las líneas de Villalba a Medina por Segovia, Coruña-Puebla de Sanabria-Zamora y Vilar Formoso-Salamanca-Medina, produciéndose una simultaneidad de entradas y salidas de trenes que, coincidiendo con la diversidad de maniobras realizadas, hacen de la misma un complejo nudo ferroviario, en el cual deben de precisarse todos los movimientos con rigurosa puntualidad. En los seis expresos de y para Galicia que circulan en horas nocturnas, al tener que realizar el cambio de sentido

de marcha se imponen unas maniobras de cambios de máquina y pasar a cola de trenes vagones auto-expreso que los mismos remolcan, en cuyas operaciones, tratándose de trenes de viajeros, se necesita extremar al máximo la atención en cuanto a seguridad y puntualidad de las mismas.

A pesar de que existen varios trenes directos entre las fronteras francesa y portuguesa, así como entre Bilbao y Salamanca, el transbordo de viajeros y mercancías es intenso, estimándose en unos 600 viajeros y 15.000 kilos de mercancías en régimen de equipaje los que diariamente se intervienen.

En temporadas punta, como son las de Navidades y verano, este tráfico de viajeros se intensifica grandemente, estimándose en algunas fechas que de los 23 expresos de circulación diaria, se incrementa el tráfico a 30 trenes de viajeros.

Se puede cifrar que anualmente existe un tráfico de unas 7.000 circulaciones, de ellas 2.800 de viajeros, 2.600 de mercancías y 1.600 de servicios especiales (trenes de trabajos y vagonetas afectas a Instalaciones Fijas), máquinas aisladas, etcétera.

Dada su importancia ferroviaria, por ser entronque de las líneas de Madrid-Hendaya, Medina-Zamora, Medina-Sala-

manca y Segovia-Medina, Medina del Campo ha estado siempre en primera fila a la hora de tenerla en cuenta para la realización de mejoras que la pusieran a la altura que merece.

En un futuro próximo, las mejoras serán de gran consideración, estando previstas a realizar en corto plazo gran número de ellas, que enumeramos a continuación.

MODERNIZACION DE VIAS E INSTALACIONES DE SEGURIDAD

El proyecto total, cuyo presupuesto asciende a 48 millones de pesetas, agrupa cuatro proyectos de Vía, Obra Civil, Electrificación y Megafonía. La Vía incluye la renovación y saneamiento de las vías IV, VI y VII y vía de rodeo, así como la construcción de la vía VIII y diversos culatones.

La Obra Civil comprende obras de edificación y obras varias. En las obras de edificación están previstos los siguientes edificios: Reserva de Tracción, edificio para Material Móvil, Vía y Obras y Movimiento, vivienda del obrero primero, Taller de Enclavamientos, edificio para la subestación, garita para Grupo de Agujas, local para el personal de Tele-



Tren cargado de material siderúrgico.

mando y Lamparería. El grupo de obras varias incluye: paso inferior entre andenes, marquesinas, construcción y prolongación de andenes, nave con foso y bandeja de lavado para la Reserva de Tracción, instalaciones para dotación de agua potable, instalación de almacenaje y suministro de gas-oil, instalación de calefacción en doce viviendas, muro de cerramiento y jardinería. La electrificación comprende todas las modificaciones y ampliaciones de la catenaria que traen apoyadas las obras de vía.

Para el adecuado uso de las diversas instalaciones y una mejor atención al viajero, se prevé en Megafonía la instalación de 60 nuevos altavoces. La ejecución de todas las obras enumeradas tiene un plazo de doce meses.

DERIVACION PARTICULAR PARA «MERCAMEDINA»

La organización «MERCOSA» está estableciendo una serie de mercados centrales en diversas estaciones. En cumplimiento de su objeto social, se proyecta construir un mercado en origen de productos agrarios instalando un apartadero.

El presupuesto asciende a 600.000 pesetas.

La obra estará realizada en el presente año.

SUSTITUCION DEL TRAMO METALICO DEL KILOMETRO 0,690

(salida de Medina hacia Salamanca y Zamora) POR UNO DE HORMIGON

La Jefatura Provincial de Carreteras de Valladolid ha llevado a cabo las gestiones necesarias para realizar la sustitución citada. Esta obra, cuyo plazo es de doce meses, nos beneficia en relación con la vía, pues de sobra es sabido el problema que presentan los tramos metálicos para mantener una vía en perfectas condiciones de nivelación, etcétera.

INSTALACIONES DE SEGURIDAD

Está en estudio la instalación de barreras con accionamiento eléctrico para el paso a nivel.

En los últimos cinco años se han llevado a cabo diversas obras que pasamos a citar:

VIA.—Con motivo de la renovación de vía entre Medina y Ávila fueron renovadas la vía general y primera de circulación, así como las agujas que daban acceso a ellas, todo con carril de 54,43 kg/ml.

Las dos vías próximas al andén principal del edificio de viajeros se han saneado con capa de arena y renovado el material.

EDIFICIOS.—Nuevo dormitorio de agentes con instalaciones modernas y cómodas. Viviendas para el agente de electrificación, nuevo edificio de servicios.

OTRAS OBRAS.—Reparación de la cubierta del edificio de viajeros.

Adecantamiento del vestíbulo y sala de espera.

Modificación y adecuamiento de las dependencias de equipajes y consigna y del gabinete de circulación.

Arreglo del patio de viajeros con extendido de riego asfáltico en la calzada.

ADIOS A MEDINA

Medina la panera, la de las ferias gigantes, la de los traficantes y comerciantes de medio mundo, la que inventó la primera letra de cambio, Medina la real, Medina, nudo ferroviario.

Medina la de las altas torres, la del castillo en ladrillo, la de los tres recintos, Medina la romana, se va alejando conforme el tren avanza por entre los campos de cereales, más amarillos que jamás pintor los viera, ya de vuelta hacia Madrid.