150 años de ferrocarril en Ávila

Vista de la estación de Ávila en la línea de Madrid a Hendaya en una imagen de 1957.

ARCHIVO HISTÓRICO FERROVIARIO, AHF

El pasado 1 de julio se cumplían los 150 años de la inauguración del tramo El Escorial a Ávila. La ciudad abulense pasaba a formar parte desde entonces de las primeras capitales de provincia en estar conectadas por ferrocarril, al formar parte de la línea de Madrid a Hendaya, conocida como la Imperial.

ARCHIVO Y BIBLIOTECA MUSEO FERROVIARIO MADRID

El tren empieza a llegar a Ávila, artículo de Francisco Wais (1963)
http://bit.ly/15R5NfB

En 1863 Ávila quedaba conectada por el sur con El Escorial y Madrid, y con Sanchidrian y Valladolid por el norte. Fue esta compañía, la de los Caminos de Hierro del Norte de España la encargada de darle a Ávila el honor de formar parte del primer y más importante corredor de esta empresa de capital mayoritariamente francés.

Desde aquella fecha, la ciudad se convertiría en un importante enclave ferroviario por su estratégica situación junto al puerto de La Cañada, que hacía necesario contar con una reserva de locomotoras de vapor para subir las duras rampas de la línea camino de Madrid. Se creó entonces todo un barrio de ferroviarios para atender el ferrocarril que permitía a la capital de España salir hacia Francia.

Muchos años después la estación se convertiría en nudo ferroviario cuando en 1926 se conecta con Salamanca, permitiendo así una conexión más directa con la capital charra. Esto contribuye al crecimiento de las dependencias ferroviarias que se van modernizando conforme a los avances de la época: duplicación de vía, electrificación, etc.

Sin embargo, el avance de la alta velocidad se hace imparable a partir de los 90 y la saturación de la rampa de La Cañada hace necesaria una variante que dejará a la estación abulense en segundo plano, en espera de la vuelta de tiempos mejores.

La línea Madrid-Hendaya

La historia ferroviaria de Ávila se encuentra ligada a esta gran línea, orgullo de la Compañía del Norte y todo un ejemplo para la época en cuanto a construcción y explotación. La fiebre ferroviaria y las ansias por comunicar Madrid con el resto de Europa favorecerán la aparición de este corredor de manos de capital mayoritariamente francés.

Las obras comienzan a los pocos años de constituirse la Compañía, si bien todavía no como Compañía del Norte, y durarán apenas ocho años en los que se completan los más de 640 kilómetros que

Imagen de la estación de Ávila en 1969.

AHF- COLECCIÓN JUSTO ARENILLAS

separan Madrid y Hendaya, ya en Francia, pasando por las capitales de Ávila, Valladolid, Burgos y San Sebastián. Ingenieros franceses serán los encargados de la construcción que, aunque se hace con vía única, la explanación y las obras de fábrica se dejan preparadas para una doble vía que no tardaría en llegar.

Los últimos tramos en inaugurarse son, lógicamente, los de más difícil construcción: el paso por la sierra de Guadarrama y el desfiladero de Pancorbo. Finalmente, el 15 de agosto de 1864, la reina Isabel II inaugura la línea en un lujoso viaje a San Sebastián, con parada en el viaducto de Ormaiztegui, quizás la obra más emblemática de todo el recorrido.

Una vez completado quedó patente la importancia del corredor, constituyéndose como la línea principal de la Compañía del Norte, de la cual se ramificaban el resto de líneas y por la que circulaban algunos de los trenes más emblemáticos de nuestros ferrocarriles.

La dureza de algunas de sus rampas hace necesaria la llegada de la moderna tracción eléctrica, la cual se impone en los tramos más difíciles de la línea, comenzando por el País Vasco y terminando en los años 30 con la rampa de La Cañada. Tras la guerra, y con el traspaso a Renfe, el corredor no pierde importancia y pronto queda totalmente electrificado siendo objeto de importantes avances técnicos.

En la actualidad, y a pesar de que la línea de alta velocidad Madrid-Valladolid le ha quitado protagonismo, continua siendo la única salida de Madrid hacia el norte en ancho ibérico para muchos de los trenes de nuestra red. Una línea que en breve cumplirá unos merecidos 150 años sin apenas cambios.

Locomotora 1031 de la Compañía del Oeste en Ávila.

AHF- COLECCIÓN JUAN BAUTISTA CABRERA

De Madrid a Ávila

Durante el proyecto de la línea de Madrid a Hendaya existió desde el inicio una lucha constante por ver qué ciudad, Ávila o Segovia, tendría el privilegio de ser la primera en conectarse por ferrocarril con Madrid y pertenecer a este prometedor corredor. El litigio entre ambas ciudades comenzaría en 1852 y no culminaría hasta más de tres años después con la elección de la capital abulense tras intervenciones del mismo gobierno central.

La línea original hasta Ávila partía de la estación de Príncipe Pío, junto al rio Manzanares y más conocida como Estación del Norte. Tras cruzar el fa-

AHF- COLECCIÓN JUAN BAUTISTA CABRERA

Fotografía tomada en Ávila en 1956.

ARCHIVO Y BIBLIOTECA MUSEO FERROVIARIO MADRID

Electrificación de Madrid a Ávila y Segovia: inauguración oficial de la totalidad (1946)
http://bit.ly/15oZyf2

moso puente de los franceses la línea se dirige hacia el noroeste hasta llegar a Villalba. Poco antes se encuentra el primero de los 17 túneles hasta Ávila, el de Torrelodones, sin embargo, en la segunda mitad del siglo XX la línea pasa a tener como cabecera la estación de Chamartín, añadiéndose dos nuevos túneles al corredor.

La subida hasta la Estación de La Cañada, una de las más altas de España, se hace dura, alcanzando en algunos puntos más de veinte milésimas. Se trata de un trazado sinuoso y plagado de diversas obras de fábrica, algunas de gran porte. Así mismo, varias son las estaciones del recorrido a pesar de que originariamente la línea ferroviaria pasaba alejada de muchas de las poblaciones, lo que daría lugar a nuevos barrios o colonias que buscaban la cercanía del ferrocarril.

Con el paso del tiempo, el número de estaciones entre ambas capitales también ha variado con la presencia de nuevos apeaderos y la desaparición por ejemplo de la estación de Fontuana, entre Santa María de la Alameda y Las Navas del Marqués, cuya función era la de mejorar la explotación de la rampa en su época. La electrificación también supuso un gran cambio permitiendo aumentar la capacidad y mejorar la gestión de la circulación, a lo que se fueron uniendo nuevos sistemas de señalización y mejoras en seguridad que han dejado una línea moderna y eficiente para continuar prestando servicio.

Ávila y su estación

La estación original de Ávila data de 1863 y fue proyectada por el ingeniero francés M. Rivon. Dicho edificio sufriría posteriormente una importante ampliación a cargo del ingeniero también francés Avillumer. El edificio tenía el mismo estilo que otras estaciones de la línea como El Escorial o Arévalo, aunque no contó con marquesina.

El edificio permaneció casi invariable hasta la llegada de la electrificación en el año 1958, ya a cargo de Renfe. En aquel entonces se construyó uno nuevo que concentraba así las líneas de Madrid y Salamanca, construyéndose nuevas instalaciones que dieron a las dependencias ferroviarias un aire más acorde con el ferrocarril de la época. Cuenta con una gran nave principal a la que se le adosan dos naves laterales y una gran marquesina de hormigón que protege de las inclemencias del tiempo.

La estación contó desde sus inicios con un importante depósito de locomotoras de vapor así como talleres de material remolcado. La localización de la misma la hacía idónea para disponer de una reserva de locomotoras y material que ayudase en la dura subida hacia La Cañada. Además, los duros inviernos requerían material capaz de despejar la vía y mantenerla expedita para interrumpir lo menos posible la circulación.

Este importante depósito, situado en el lado este de la estación, contaba con una rotonda con los correspondientes cocherones así como todas las instalaciones necesarias para mantener y hacer pequeñas reparaciones a las locomotoras. Lo mismo

Con la electrificación de la línea en 1958, Renfe construyó nuevas dependencias en la estación.

AHF- COLECCIÓN VICENTE GARRIDO

ARCHIVO Y BIBLIOTECA MUSEO FERROVIARIO MADRID

La nueva estación del ferrocarril (reportaje gráfico de M. Cuenca) (1958)
http://bit.ly/1gVVw37

Segovia y Ávila contestación a Ávila y Segovia (1854)
http://bit.ly/18mZYF7

ocurría con los talleres de material remolcado. Éstos, situados en el lado Madrid, permitían reparaciones de cierta importancia a una gran variedad de coches y vagones.

La llegada de la electrificación a la estación aumentó la importancia del depósito abulense dado que los trenes procedentes de Madrid debían sustituir la locomotora eléctrica por la de vapor para continuar hacia Valladolid y viceversa. Esto hizo que se contase con las instalaciones necesarias para el material eléctrico que debía pasar algún tiempo en el depósito en espera de nuevos servicios.

Como es habitual, todas estas instalaciones funcionaban gracias a un gran número de ferroviarios que se asentaron desde el principio cerca de la estación, conformando un pequeño barrio de viviendas que alcanzó gran tamaño en su época de esplendor y del que aún quedan algunos vestigios.

Lamentablemente poco queda del depósito de locomotoras. Los cambios sufridos por el ferrocarril en las últimas décadas llevaron al desuso a muchas de las instalaciones existentes y se fueron modificando las vías y edificios hasta terminar desapareciendo. Los nuevos sistemas de explotación y el aumento de las velocidades hicieron que la estación de Ávila dejase de ser un nudo de importancia. Sin embargo se niega a perder protagonismo y mantiene un importante número de servicios de viajeros, así como de mercancías. No deja de ser la primera capital de provincia que hay viniendo de Madrid, y sobre todo, el final (o inicio) del importante e imponente puerto de La Cañada.

MIGUEL DÍAZ ALONSO

Imagen de la estación en la década de los cincuenta.

AHF- COLECCIÓN VICENTE GARRIDO