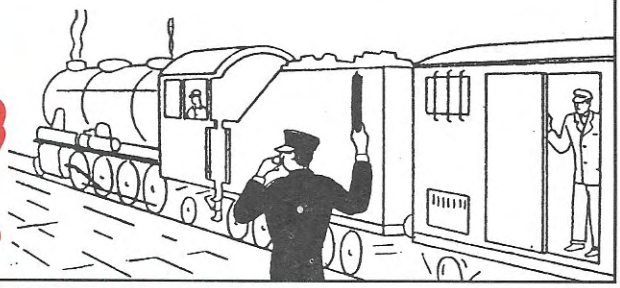
El Iberia



N.º 2 BOLETIN DE LA ASOCIACION SALMANTINA DE AMIGOS DEL FERROCARRIL JULIO, 2001

EL ÚLTIMO TAMAGOCHI A PEÑARANDA

Miembros de la Asociación y Ferroviarios, junto al Tamagochi, en Peñaranda Foto: VELAYOS

EN ESTE NÚMERO:

Editorial	2
Cuento	3
La Cooperativa	5
Amigos en el viaje	4
Modelismo	8
Cantalapiedra	9
Accidente	10
Contraportada	12

El viernes día 29 de diciembre de 2000, circuló por última vez el automotor popularmente conocido entre los ferroviarios como "*Tamagochi*" entre Salamanca y Peñaranda de Bracamonte.

Se pone así fin a un convenio firmado años atrás entre Renfe, la Diputación Provincial y la Junta de Castilla y León, por el cual las tres partes se comprometían a financiar estos trenes que tenían gran afluencia de viajeros, en las circulaciones que realizaba de lunes a viernes.

La Asociación Salmantina de Amigos del Ferrocarril, que lamenta esta nueva supresión de servicios en nuestra provincia, no quiso perder esta oportunidad y acudió a dar su adiós al último tren. Algunos de sus socios tomaron varias fotografías que ya son parte de la historia ferroviaria y que queremos reflejar aquí, en la portada de nuestro boletín "*El Iberia*", a modo de "pequeño homenaje".

Para los amantes de las estadísticas, os ofrecemos unos datos:

- Tren número: 2900 (Salamanca-Peñaranda)
- Salida de Salamanca: 14:25 Llegada a Peñaranda: 15:01.
- Tren número: 2903 (Peñaranda-Salamanca).
- Salida de Peñaranda: 15:08 Llegada a Salamanca: 15:42.
- Maquinista: D. Miguel Barroso.
- Interventor: D. Félix Pascual.

ANTONIO CARABIAS
Socio ASAF

Nuestro punto de vista

Bueno: estamos en nuestros tercera publicación lo que demuestra que estamos en marcha con un buen equipo y vamos cumpliendo nuestros pequeños y grandes proyectos como buenamente podemos.

Nuestra provincia está en un momento fenomenal de inversiones: la adaptación a 200-220 km/h de la línea Medina del Campo-Fuentes de Oñoro con todos los elementos de seguridad que conlleva, la gran inversión en la línea Salamanca-Ávila, así como la reciente aprobación de un CTC en esta y con los comentarios que actualmente están apareciendo en los medios de comunicación, sobre el posible gran corredor Aveiro-Salamanca-Madrid en Alta Velocidad.

A nosotros, los aficionados y amantes del ferrocarril nos gustaría ver en Salamanca el AVE, el ALARIS, el ARCO, el EUROMED, el TALGO, etc. (el soñar es gratuito) pero si ponemos los pies en el suelo nos tambaleamos con nuestro futuro.

Veamos:

Entre Madrid y Paris circula un TALGO Gran Hotel gestionado por una empresa conjunta: RENFE (España), SNCF (Francia). Si unimos a estas dos compañías la CP (Portugal), y ponemos un TALGO Gran Hotel Lisboa-Oporto-París ¿qué pasaría?

Hoy día este servicio lo realiza un tren que es centenario en nuestra provincia, el Surexpres que comenzó a circular en Salamanca en 1895, pero con trasbordo en Hendaya (los franceses tienen que rentabilizar sus trenes TGV). ¿Cómo quedaría comunicada Salamanca con Lisboa, Oporto y París?

Salamanca y Valladolid disponen de una buena autovía (ya es hora, está evitando muchas muertes), consiguiendo un tiempo de viaje de una hora y cuarto más o menos. ¿Los trenes de RENFE "Regionales" han intentado mejorar su servicio y tiempo de viaje?. ¿La gestión de esos trenes desde la Comunidad de Castilla y León es acertada?. ¿Un tren rápido TRD Salamanca-Valladolid-Palencia a unas buenas horas como resultaría?

Me consta que Portugal en Vilar-Formoso continúa manteniendo sus Inter.-Ciudades con los que antiguamente enlazaba el tren procedente de Irún-Bilbao, que a la vez daba un buen servicio a Fuentes de San Esteban y a Ciudad Rodrigo. Hoy entre Salamanca y Ftes. de Oñoro solamente circula el Surexpres como tren de viajeros con horario nocturno. ¿Volvemos a poner ese tren hasta Ftes. de Oñoro en horario diurno?. Es una inversión mínima.

Tren Estrella Pío Baroja Foto: VELAYOS

Creemos que la contestación a tantas preguntas es muy fácil. Si una vez realizada la inversión en las infraestructuras (mucho dinero), se pone un poco de buena voluntad (poco dinero), buena gestión y confort tendremos un buen servicio que el viajero sabrá agradecer.

Nunca podremos ni tendremos que renunciar al AVE, ALARIS, ARCO, EUROMED, TALGO, etc, a tener un viaje confortable, rápido y entretenido, a aspirar a lo que tienen esas provincias o comunidades más avanzadas, pero si creemos que si no tenemos claro el presente mal podemos arreglar el futuro.

ABDÓN SÁNCHEZ GONZÁLEZ.
Presidente de ASAF

El Iberia
Boletín nº 2.

Equipo de Redacción: Abdón Sánchez, Jesús de la Torre, Javier Santos, Antonio Carabias, Santiago Velayos
Maquetación: Antonio Carabias

Depósito legal S.371-2001
Imprenta: VALLE

El Iberia no se responsabiliza de las opiniones y comentarios aparecidos en los artículos, que son realizados a título personal. Queda prohibida la reproducción total o parcial de textos y fotos, sin previo consentimiento escrito del coordinador.

EL VELORIO DE PIEDRASANTA VALDÉS

Lo primero que divisó entre la boira encorajinada, Piedrasanta Valdés, cuando arribó a los Andes, con la miel en los labios de recién desposada, fue la estación de trenes en la que su hombre ganaría la plata para tenerla a ella como una virreina.

¿Quién podía imaginar que en la sala de espera instalarían el primer tanatorio de Huancavelica? Ahora el vestíbulo acoge a los viajeros que llegan y se van, sin dioses, sin besos subidos al estribo y en los anejos, duermen los muertos la última pesadilla, arrullados por la sonaja de las locomotoras que pitan despedidas.

Tampoco Piedrasanta había sido capaz de tal suposición, pero allí fue llevado su cuerpecito flaco par que los paisanos le rindieran honores.

(Se creen que no los oigo. Verlos no, porque como estoy muerta he de permanecer como mandan los cánones, con los ojos cerrados. Pero siento cómo se acercan, me mira el que se atreve, alguno se santigua como si el mismo demonio yaciera bajo la tapa de cristal. Los más, me echan un vistazo, suspiran y se alejan para integrarse en un corrillo a hablar de los problemas en la mina, de los beneficios de la lluvia de otoño para el campo, de los últimos chistes de políticos.)

-Me conduelo con vuestro sentimiento... Ya se sabe, qué se puede esperar a estas edades...

-Gracias a Dios hay que dar porque nada sufriera; como una santa murió la pobrecita.

(Qué sabrá ella lo que yo sufrí. Otra cosa es que no le diera guerra, que bien podía haberlo hecho, aunque sólo fuera para amolarla y al huevón de su hombre, que llegaba a zapatillas puestas y el vasito de pisco a punto detrás de la comida y el habano humeándose la rabia por tener así un yerno, que exploraba huraño, sin palabras, carraspeaba y como en sordina murmuraba: tiene cuerda p'a rato la vieja, y ella medio bobuna le reía la gracia y me miraba, nomás como pidiéndome disculpas y me atusaba el cabello deshilvanado en hebras cenicientas).

-Ya eran muchos años ochenta y dos...

(Pues a mí no me parecen tantos para tener que irse de este mundo, así de sopetón, porque a mí nadie me avisó, ni San Pascual Bailón me dio tres golpecitos en el catre, ni el ángel de la muerte llegó y dijo: andando Piedrasanta, toma el cayao y comienza tu último paseíto delantito de mí. Yo andaba ya cascada, claro, pero andaba. Arrastrando mi cuerpo iba de la cama al balcón rozándole la madera pulida del piso restaurado recién).

Pero la cabeza, ay hija, cómo le funcionaba...

(Ya lo creo. Que daba yo en pensar qué había hecho con mi vida y nada: parir hijos, pocos ratos de amor y menos de placer, y faenar, machucadas las uñas de desencastar ropa de gente principal, hasta caer exhausta al lado del esposo que sudaba guarapo por las crenchas y entre sueños me besaban sus labios dulces de caña y ron y me andaban sus dedos lujurias por el cuerpo. Él sí que me quería. Me lo dijo el día del desposorio: Piedrasanta, sabes que aunque me muera os seguiré adorando. Y así fue, que hasta después de muerto venía su ánima a sentarse en la cama y me arropaba con sus manos fuertes, enredándome luego caricias en el pelo).

-¡Ay, mamacita buena , que no pude ni darte un ultimito beso, mamacita¡

(Esta vaina me va a poner perdido de babas y llantinas el vidrio de la tapa. Tres años por lo menos que no me veía y ahorita le entran esos congojos de arrepentimiento. Siempre por ahí pendoleando, sin acordarse de que tenía una madre vieja agarradita todo el día al báculo. Poca prisa se ha dado la trotona. Desde que le mandaron el aviso, no se ha apuradono; tiempo ha tenido de ir al peinador y pintarrajearse para venir al duelo bien recula, hechita una pindonga, como si apenas tuviera veinte años y debe haber cumplido ya los cuarenta y cinco. Me viene a las mientes el día que la parí , solita en casa, sin otra compañía que Onelita que tendría tres añitos –traéme la bacija mi nena y una toallita limpia- y nació reluciente como un sol, la rorra más lindísima que imaginar se pueda. Ahora se ha puesto gorda –tanto carro para abajo y para arriba- y empieza a resquebrajarse al lado de la boca su belleza y las orejas se le caen de los ojos moradas encogidas.)

-Está tan natural, como dormida.

(¿Quién es está que se asoma tan cerca y me quita la luz de los velones? Será alguna vecina. Siempre hay una paisana que echa una lagrimita y admira la estética sin preguntar siquiera si la extinta ha sufrido. ¡Qué se aparte dios mío¡ que parece nomás que me está inspeccionando para ponerse taras, que lleva ya un buen rato remirándose bien, buscándome miserias. ¡ Qué alguien me la quite...¡)

-Acomodaros en el canapé, que estarés más a gusto. Estos velorios de ahora es lo que tienen, que podéis resistir la trasnochada sin resentirte casi.

(Menos mal...)

-¿La finada es Doña Piedrasanta?

-Ella mismita es.

-Estas son sus coronas.

(Dios mío me van a sepultar enterita entre flores, con el ahogo que me dan. Y mira que les tenía avisados: que no me traigan ramitos mortuorios, redondos no, que huelen a mofeta. Si querés adornarme la partida, pues unas rosquitas de maíz o mijo y tejocote en dulce, por si acaso).

-... la casa se vendió, se repartió la hacienda, mermado patrimonio, está claro ¿Qué posesiones iba a tener una viuda arrugadita y sola?

(Ahora empieza el cogüerzo: huelo las enchiladas sabrosotas y me sube el placer por el gañote arriba. ¡Qué carajo¡ Si olisqueo no debo estar cadáver. A los muertos se les tapona aprisa el gusto del olfato. Me siento el corazón acelerado. Desencojo una mano y el lío del rosario entre los dedos me impide el movimiento. Estiro la sarta de cuentas y los cinco misterios dolorosos se deshacen gozosos y corren por el paso de la caja. Libre de ataduras me desperezo entera e intento alzar la tapa que cede poco a poco a mis esfuerzos.

Ahorita sí que escucho la histeria de los deudos, si parece el velorio una chingana de putas y ataúdes, todos medio mamaos...Qué alto me pusieron el túmulo señor. Causalidad va a ser que no me tronche una de las piernas y eso que estaba suelta, pero aquí sin alterar posturas vaya a saber qué rimero de horas, me han entumido las articulaciones y nomás siento el pulso que me han empuja de cuajo la postración y entre las flores salgo sin ser vista ¡ay, qué torpe¡ a poco me resbalo, me descalabro y armo una macana. Ando Acharada buscando la salida; me restrego los ojos por retirarme el velo legañoso que me impide mirar. Diviso un tren. A alguna parte digo yo que irá. Verás cuando descubran los dolientes mmi fuga, con lo lindo que elaborando el acto ¡Qué chanchada¡

El silbato de una locomotora que partía deshechizó de golpe a los parientes que seguían celebrando el luto a boca llena. En le andén un gringo agarrado a un changango, malograda la canción de Flaquito Jiménez:"En el tren de la ausencia me voy, mi boleto no tiene regreso... " Piedrasanta Valdés echó una última vista por la ventanilla y sonrió dichosa de su resurrección. Al velorio iban llegando cada vez más vivos que acudían solidarios al sepelio, se genuflexionaban ante los floripondios y suspiraban pena simulada. El convoy ya se había perdido por el túnel y el chango proseguía infatigable desgañitándose contribulado: "No volveré, te lo juro por dios que nos mira, te lo digo llorando de rabia. NO. NO VOVERÉ... " Piedrasanta abrió mucho los ojos cerrados tantas horas, descorrió las cortinas y la mina abandonada se le ofreció como un vergel lozano verde de savia y vida.

Luego se acurrucó, se arropó bien con el rebozo de la memoria grata y principio a soñar a viajes prohibidos.

MERCEDES BLANCO

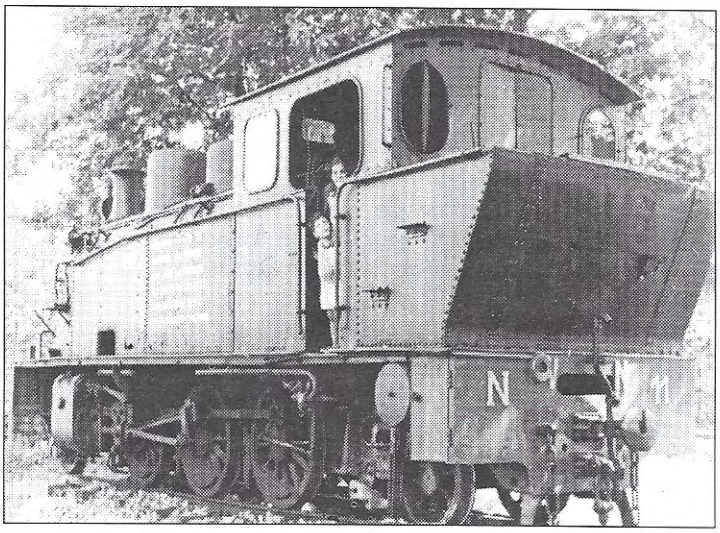


Foto: ANDRÉS MEDINA

EL INMIGRANTE

En un pueblo de Navarra, en una tarde de otoño estando de servicio en la taquilla, se aproximó un joven de raza negra y hablando en portugués, me presentó que en qué parte de Francia estaba. Afortunadamente cuando yo era pequeño, viajaba muchas veces a la frontera portuguesa con mi padre y el idioma luso lo entendía y hablaba con cierta soltura. Algo quedó de aquella y pude entenderme perfectamente con él.

Había sido traslado ilegalmente desde Portugal siendo "soltado" en nuestro país.

Cuando se enteró de su situación, me dijo que si yo sabía dónde podría encontrar trabajo y le remití a la oficina de una empresa que tenía la contrata de renovación de la vía en las proximidades del pueblo.

Al poco rato regresó diciendo que no lo había conseguido. Casualmente se encontraba en el vestíbulo otro joven portugués, este de raza blanca y con el que yo tenía amistad.

Le llamé y le presenté a su compatriota. Al decirle que buscaba trabajo, de inmediato se ofreció para hablar con el encargado de la obra de renovación. Y a pesar de saber que ya había estado allí sin resultado positivo, insistió en que le acompañara porque con seguridad se lo darían al ir con él. Sabía que hacía falta mano de obra.

Una hora más tarde volvieron los dos con el rostro sonriente. Y al día siguiente pasó a saludarme al regresar del trabajo.

No habían pasado dos semanas cuando otra tarde, estando casualmente en la estación, puesto que era mi día de descanso, vi a lo lejos al joven negro. Al reconocerme, se acercó rápidamente a mí. Me dijo que se volvía a Portugal, pero que quería parar en Salamanca para ver a unos familiares. Como buen conocedor de la ciudad y de las combinaciones, le informé de los trenes que debía tomar para que el viaje le resultara más económico. No quiso decirme la causa por la que abandonaba el trabajo en tan pocos días. Yo sabía que el salario era aceptable y que los trabajadores eran estables.

Al despedirnos, en el apretón de manos y en sus ojos pude ver su profundo agradecimiento.

Al día siguiente me encontré con el compañero que le había conseguido el trabajo y al preguntarle si sabía por qué lo había dejado tan rápidamente sin querer decirme por qué, me dijo la razón: otro portugués le pegaba porqué... era negro.

Esto me sucedió en Alsasua (Navarra) en el año 1974 cuando yo estaba de factor en la taquilla.

El compañero no quiso decirme quien fue el compatriota racista a pesar de insistir en ello. Muchas veces recuerdo la despedida y el motivo de su partida.

Andrés

LA COOPERATIVA FERROVIARIA DE SALAMANCA

Desde hace algunos años, se venía hablando entre los empleados de las diferentes Compañías de ferrocarriles que afluyen a Salamanca, especialmente entre los S.F.P. Y M.S., de la conveniencia de establecer una cooperativa de consumo; pero esto, como tantas otras cosas que nos son necesarias, no pasó nunca de ahí; de charlar, ponderar las excelencias de tal organización, sin adelantar un paso en la consecución de tantos deseos.

Un bello día, el 5 de Abril de 1920, cuatro o cinco entusiastas, cambiando impresiones una vez más, resolvieron lanzarse a la palestra y convencidos de que obras son amores y no buenas razones, imprimieron unas hojas, que seguramente todos conocéis y las lanzaron a la publicidad, con tan buen acierto, que a los quince días ya había suscritos, como cooperadores a la gran obra que está llamada a desarrollarse, más de 200 individuos, prueba inequívoca de que el ánimo de todos, la idea venía germinando, no haciendo falta para obtener el fruto, otra cosa que quien le diera la paternidad.

No voy a ponderar los beneficios que la cooperativa puede reportar, puesto que todos tenéis una idea más ó menos profunda de lo que el cooperativismo representa y el papel tan importante que está llamado a desempeñar en los futuros tiempos; sin embargo, os diré que cooperativismo significa la unión de muchas voluntades encaminadas a un mismo fin, cual es la supresión de intermediarios, quedándose así los cooperadores con los beneficios que aquellos obtienen, o lo que es igual, vivir mejor, conseguir los precios más reducidos y obtener un pequeño ahorro al capital que cada uno ha cedido para el desarrollo de la Cooperativa.

La Cooperativa en 1987 Foto: .L. MACÍAS

Todos estos beneficios y algunos más, que andando el tiempo pueden surgir, sólo se obtienen entre nosotros, los que dependemos de un sueldo o jornal, con la ayuda mutua, porque los grandes problemas que individualmente no pueden resolverse, son perfectamente viables para las colectividades.

Podría citar aquí el gran desarrollo que ha adquirido el cooperativismo, especialmente en Inglaterra, Francia, Bélgica y aún cuando en menos proporción, en España; pero ello equivaldría a hacer interminable este artículo.

Para terminar, sólo diré que contando en la actualidad con 344 cooperadores, la cooperativa ferroviaria de Salamanca, abrirá sus puertas en los primeros días del próximo mes de Junio, día que debe perdurar en la memoria de todos, como uno de los más solemnes, porque ello representa la primera piedra para la emancipación de las garras de ese comercio inicuo que ha venido enriqueciéndose a costa de nuestro sudor y el hambre de nuestros hijos.

El número de cooperadores a la gran obra, se descompone de la siguiente forma:

Compañía de Medina a Salamanca, 249 socios, con 297 acciones; Compañía de S.F.P., 80 socios, con 83 acciones; línea de Ávila a Salamanca, 10 socios, con 10 acciones y M.C.P., 5 socios, con 5 acciones.

La junta administrativa que ha de velar por el desarrollo de la Cooperativa la componen:

Don Manuel Millán, Secretario de M.S., presidente: D. Manuel Valls, expendedor de billetes de S.F.P., vicepresidente; D. José Ángel Rodríguez, cajero de M.S., tesorero; D. José García Criado, oficial de Intervención de S.F.P., vicetesorero; D. Tomás Sánchez Sierra, oficial de intervcención de S.F.P., secretario; D. Heliodoro Astudillo, Inspector de M.S., vicesecretario; D. José Barrero, jefe de Intervención de A.S., vocal; D. Macos Villalba, encargado de los talleres de S.F.P., ídem; D. Rufino García, Jefe de Intervención de M.S., ídem; Augusto Biénzobas, agente comercial de M.C.P., ídem; D. Antonio Pérez, oficial de intervención de M.S., ídem.

Con los datos que anteceden, queda demostrado, que la Compañía de M.S. han acudido como un solo hombre a engrosar el fondo social, y de esperar es, que en las demás compañías ocurra lo propio, especialmente en la S.F.P., donde seguramente no sufren menos los rigores del comerciante que cuando le vende los géneros, ya han pasado por cuatro o cinco manos en cada un de ellas han dejado el beneficio que después han de soportar todos.

La inauguración tuvo lugar el 5 de Junio de 1920 y el acto revistió caracteres de extraordinaria importancia.

Fueron invitados al mismo las autoridades locales, los directores y representantes de las compañías que afluyen a Salamanca, los presidentes de la Cooperativa Cívico-Militar, de esta ciudad y de la Ferroviaria de Medina, los presidentes de las sociedades obreras y de los Sindicatos y sección ferroviaria de esta localidad, y en fin, otras distinguidas personalidades, que, unánimemente hicieron elogios del hermoso aspecto que presentaban las amplias anaquelerías repletas de los distintos y variados artículos que abarca el ramo de ultramarinos.

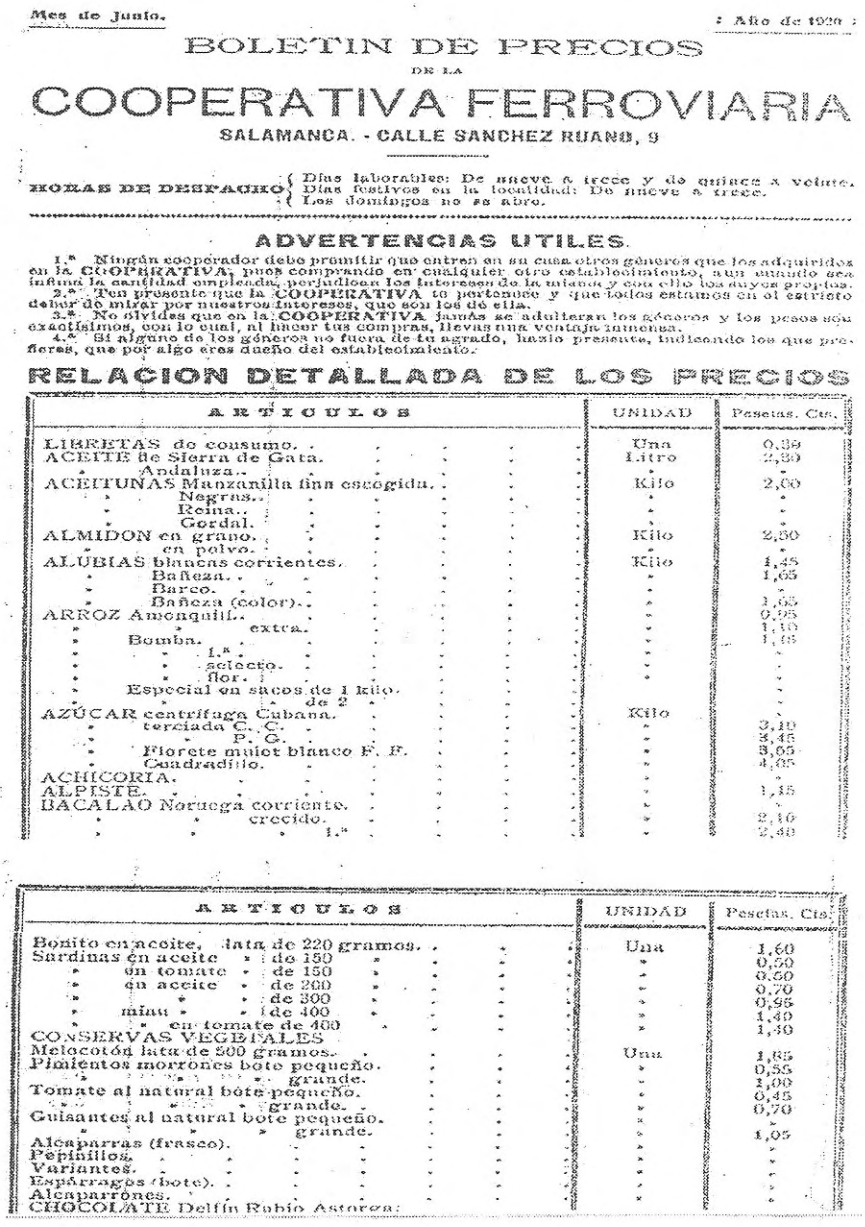
También , y para dar mayor solemnidad al acto, fue contratada una sección de la banda de música de 1º de Mayo, la que interpretando bonitas y alegres piezas, hizo las delicias de la gente joven que llenaba los alrededores de la Cooperativa, y rindió culto a Terpsícore, hasta cerca de las once de la noche.

Los invitados que fueron modestamente obsequiados por los individuos que componen el Consejo de administración, desfilaron también por los amplios locales anejos de que dispone la Cooperativa para almacenes, desfilando también, la mayor parte del personal ferroviario y sus apreciables familias, como asimismo infinidad clases sociales de Salamanca.

A continuación publicamos algunos datos relativos al movimiento de socios de las distintas Compañías, y otros que consideramos de excepcional interés para todo el personal ferroviario, y sobre todo para el que aun no está asociado a la Cooperativa, con objeto de que se dé cuenta de las ventajas del cooperativismo, tan necesario en los tiempos presentes.

Socios existentes en 15 de Junio de 1920

Compañía	Socios	Acciones
M.S.	250	297
S.F.P.	110	122
A.S.	19	22
OESTE	13	14
TOTAL	**392**	**455**



Mes de Junio. : Año de 1920 :

BOLETIN DE PRECIOS
DE LA
COOPERATIVA FERROVIARIA
SALAMANCA. - CALLE SANCHEZ RUANO, 9

HORAS DE DESPACHO { Días laborables: De nueve a trece y de quince a veinte. Días festivos en la localidad: De nueve a trece. Los domingos no se abre.

ADVERTENCIAS UTILES.

1.ª Ningún cooperador debe prohibir que entren en su casa otros géneros que los adquiridos en la COOPERATIVA, pues comprando en cualquier otro establecimiento, aun cuando sea ínfima la cantidad empleada, perjudican los intereses de la misma y con ello los suyos propios.
2.ª Ten presente que la COOPERATIVA te pertenece y que todos estamos en el estricto deber de mirar por nuestros intereses, que son los de ella.
3.ª No olvides que en la COOPERATIVA jamás se adulteran los géneros y los pesos son exactísimos, con lo cual, al hacer tus compras, llevas una ventaja inmensa.
4.ª Si alguno de los géneros no fuera de tu agrado, hasta presente, indicando los que prefieras, que por algo eres dueño del establecimiento.

RELACION DETALLADA DE LOS PRECIOS

ARTICULOS	UNIDAD	Pesetas. Cts.
LIBRETAS de consumo.	Una	0,30
ACEITE de Sierra de Gata.	Litro	2,50
» Andaluza..	»	»
ACEITUNAS Manzanilla fina escogida.	Kilo	2,00
» Negras..	»	»
» Reina..	»	»
» Gordal.	»	»
ALMIDON en grano.	Kilo	2,50
» en polvo.	»	»
ALUBIAS blancas corrientes.	Kilo	1,45
» Bañezan..	»	1,65
» Barco.	»	»
» Bañeza (color).	»	1,55
ARROZ Amenquil.	»	0,95
» » extra.	»	1,10
» Bomba.	»	1,05
» » 1.ª	»	»
» » selecto.	»	»
» » flor.	»	»
» Especial en sacos de 1 kilo.	»	»
» » de 2 »	»	»
AZÚCAR centrífuga Cubana.	Kilo	»
» terciada C. C.	»	3,10
» » P. G.	»	3,45
» Florete muiet blanco F. F.	»	3,65
» Cuadradillo.	»	4,05
ACHICORIA.	»	»
ALPISTE.	»	1,15
BACALAO Noruega corriente.	»	»
» » crecido.	»	2,10
» » 1.ª	»	2,30

ARTICULOS	UNIDAD	Pesetas. Cts.
Bonito en aceite, lata de 220 gramos.	Una	1,60
Sardinas en aceite » de 150 »	»	0,50
» en tomate » de 150 »	»	0,50
» en aceite » de 200 »	»	0,70
» » » de 300 »	»	0,95
» mini » de 400 »	»	1,40
» en tomate de 400 »	»	1,50
CONSERVAS VEGETALES		
Melocotón lata de 500 gramos.	Una	1,65
Pimientos morrones bote pequeño.	»	0,55
» » » grande.	»	1,00
Tomate al natural bote pequeño.	»	0,45
» » » grande.	»	0,70
Guisantes al natural bote pequeño.	»	»
» » » grande.	»	1,05
Alcaparras (frasco).	»	»
Pepinillos.	»	»
Variantes.	»	»
Espárragos (bote).	»	»
Alcaparrones.	»	»
CHOCOLATE Delfín Rubio Astorga:		

Primer boletín de precios. Junio 1920

Las Compañías de M.S. y S.F.P., han hecho a la Cooperativa, hasta la fecha, las concesiones siguientes:

1ª Transporte de los géneros por sus líneas, destinados a la Cooperativa, con arreglo a la tarifa de agentes.

2ª pases gratuitos de mercado, para que los socios residentes en las líneas, puedan venir a hacer sus compras a la Cooperativa, semanal, quincenal o mensualmente, según lo deseen, y

3ª Descuento en nómina de las cantidades que importen los géneros adquiridos a crédito por los socios.

Estas concesiones, en cuanto el número de socios, ahora muy reducido, lo permita, se gestionará efectividad en las Compañías de M.C.P. Y A.S.

Y ahora, para terminar, se ruega a todos los asociados que, teniendo el consejo de administración el proyecto de poner a la venta artículos tan necesarios como el carbón, cisco y harina, comuniquen con urgencia a ésta. Cooperativa las cantidades que de dichos artículos necesiten para proceder a la adquisición de los mismos dentro del plazo más breve posible, bien entendido que a harina ha de ser la que necesiten para el consumo de un mes, y el carbón y cisco para tres o cuatro meses

T.S.S.

¡VIVA LA COOPERATIVA!

Hay un antiguo axioma español que dice que: "Hace más el que quiere, que el que puede", y fundándose en él, nos propusimos formar la Cooperativa ferroviaria, y sólo con querer, que no es un gran esfuerzo, ahí la tenéis funcionando, desde el día 7, primero que abrió sus puertas al despacho de los artículos más indispensables a la vida; pero no basta con haberle dado vida; hace falta ahora alimentarla para que poco a poco vaya creciendo y llegue un día, no lejano, en que alcance a su mayor edad. Cuando esto ocurra, ya podemos dejarla sola, porque así como ahora ella necesita de nosotros todo esfuerzo, después, en plenitud de todos sus derechos y deberes, será ella, la que cual madre cariñosa, nos cobijará bajo su manto y habrá llegado el momento de emanciparnos de esa legión inacabable de acaparadores e intermediarios que han venido haciéndose poderosos a cambio de la anemia, que corroe no sólo a nosotros, sino a nuestras esposas e hijos.

¿Qué qué hay que hacer para alimentarla hasta que sea grande, muy grande?

Poca cosa: no pensar más que en ella, hacer oídos de mercader a las proposiciones que os hagan esos taimados que hasta el día han venido explotando nuestros bolsillos con ofertas de precios más económicos que en nuestra casa. Cuando así sea, debéis decirles sin ambages ni rodeos: ¿Cómo y por qué de tal milagro? Si ahora puede darnos el género más barato ¿por qué no lo hizo antes, cuando estábamos indefensos, por aquello de estar diseminados? Cuando nos creísteis débiles, nos explotaseis sin piedad, ahora que somos fuertes, nos aduláis. Ya es tarde, caballeros, hemos sabido ser conscientes y nos volveremos a las andadas.

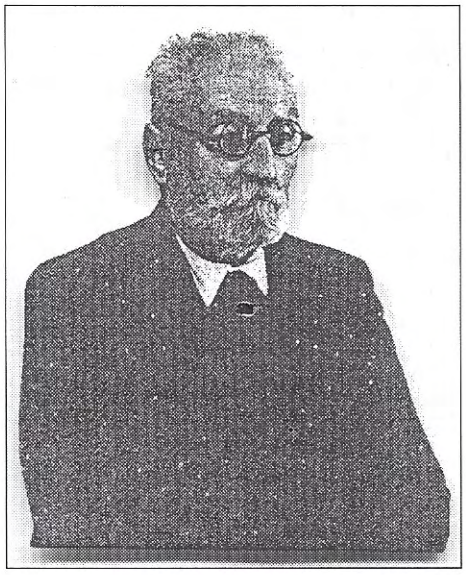
La Cooperativa es nuestra y sería una insensatez que destruyéramos lo que hemos edificado; que sea más caro, que sea más barato, allí emplearemos el producto de nuestro trabajo, porque al final vemos la recompensar con los beneficios obtenidos.

¡ Viva la Cooperativa¡

G.Z.

AMIGOS EN EL VIAJE

MIGUEL DE UNAMUNO



Miguel de Unamuno

Cada vez me complazco más de aquel día que me arrancaron de mi Salamanca, para marchar al destierro, y que me dio ocasión para deciros, al partir el tren: - "Yo volveré, y volveré a traeros la libertad".

Con estas palabras expresadas por Unamuno, queremos recuperar el testimonio de su cariño hacia los ferroviarios salmantinos, de los que fue su Presidente de Honor.

ANTONIO ROMO

Hacia usted, querido amigo Antonio vuelan en este día sentimientos de camaradería de todos los componentes de esta Asociación Salmantina de Amigos del Ferrocarril, y especialmente dirigen a usted unos recuerdos llenos de amistad y reconocimiento como colaborador de este boletín..

Reciba nuestra sencilla felicitación por la reciente concesión de la Medalla de Oro de la Ciudad de Salamanca, deseándole continúe realizando su obra con el acierto y competencia con que ha venido haciéndolo.

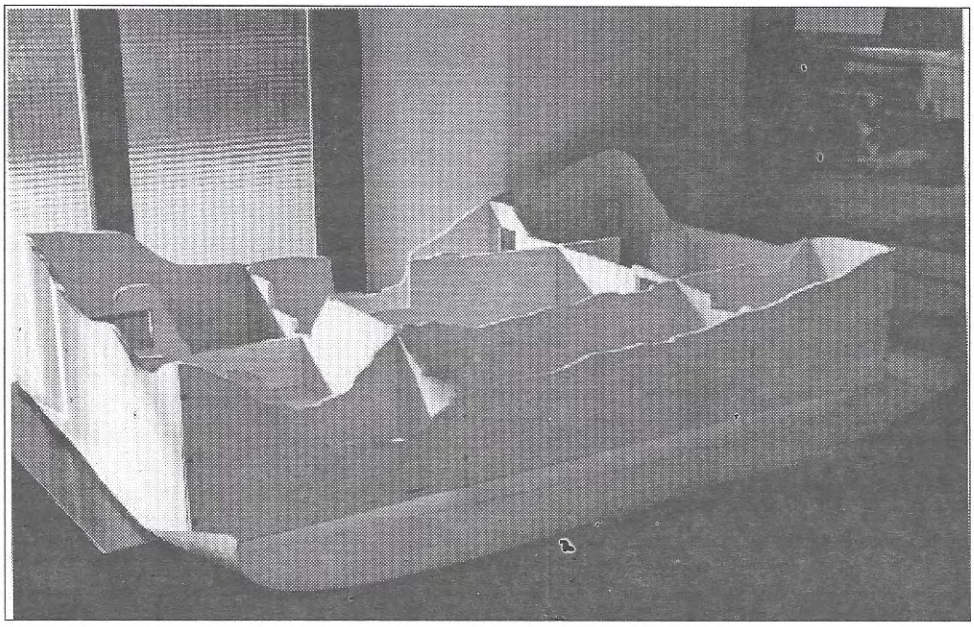
NICOLÁS MARTÍN SOSA

Tristemente nos sorprendió la noticia de la muerte del que en vida fue estimado luchador por la defensa del ferrocarril en nuestra provincia, el profesor don Nicolás Martín Sosa, persona que gozaba de gran prestigio en Salamanca.

Sinceramente enviamos la expresión de nuestra condolencia a su familia y amigos, y esperamos que la huella de su obra perdure constantemente.

EL INICIO EN EL MODELISMO FERROVIARIO

Un día cualquiera, y después de visitar alguna exposición, acudir a un museo o simplemente desempolvar aquel viejo tren de juguete que un día llenó de ilusión nuestra infancia, puede surgir en nosotros el deseo de iniciarnos en el apasionante mundo del tren en miniatura como a mi un buen día me ocurrió. Cuando esto ocurre surge la primera pregunta: ¿cómo empezar con la afición? ¿cuáles son los primeros pasos a seguir? ¿mi deseo es simplemente exponer modelos? ¿quiero comenzar una gran maqueta como la que vi en aquella exposición? ¿quiero simplemente una instalación para enseguida ponerme a rodar modelos en miniatura? Hay quien se conforma con poner un óvalo de vías, esto no es el objetivo que debería marcarse el que desea llegar a la categoría de modelista ferroviario. Dejaremos pues de lado el tren "juguete" y vamos a orientarnos en el tren maqueta, el tren que se produzca la realidad a escala.



Así comienza una maqueta Foto: SÁNCHEZ

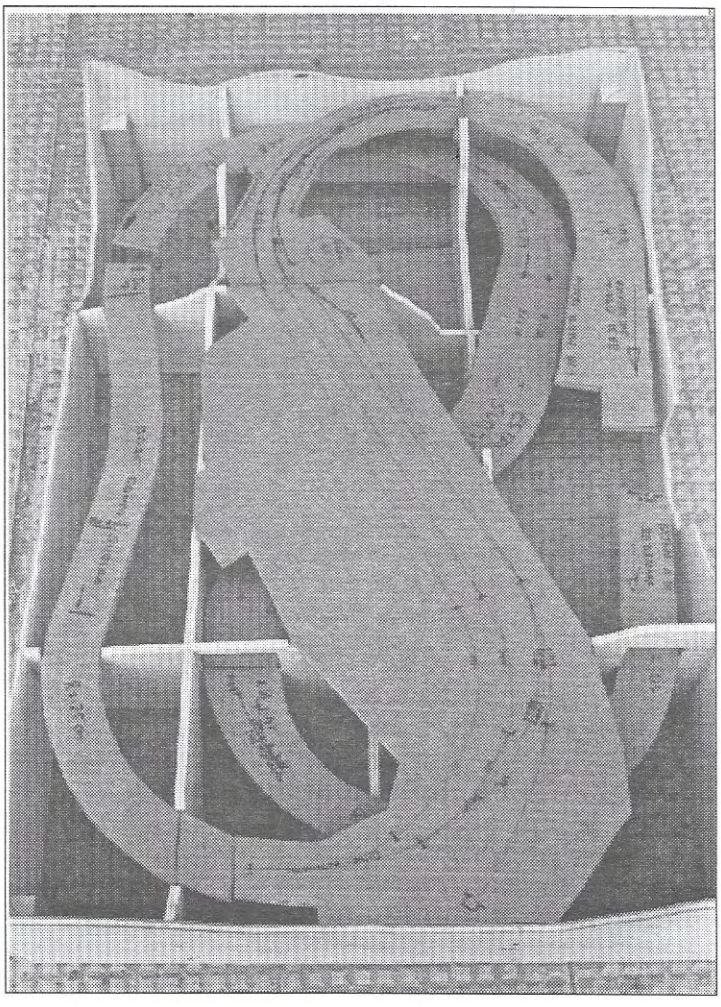
Lo primero debe ser la elección de la escala

Antes de soñar con un gran proyecto de maqueta debemos conocer nuestra realidad (frecuentemente cruda realidad modelísticamente hablando), es decir, el espacio del que vamos a disponer, el tiempo que le vamos a dedicar, y lo que es más importante, el dinero del que dispondremos para nuestro proyecto, porque no quisiera desanimaros, pero se me olvida deciros que esta afición es cara. Pero como todo en la vida existen soluciones para cada persona, por tanto para cada economía. Por eso primero elegiremos la escala de nuestro tren miniatura.

Existen tres escalas comunes (aunque existen mucho más), por tanto asequibles, y que se concretan en la escala 1:87 conocida como HO (la más extendida en Europa), la escala 1:160 o escala N y la escala 1:220 también llamada Z (la más pequeña disponible en los comercios).

Una vez tengamos clara la escala con la que vamos a trabajar, podemos empezar la planificación de nuestra maqueta, porque debemos llevar una planificación más o menos exhaustiva de lo que queremos hacer. Sin esta planificación iremos a la deriva en un viaje que requiere de una guía básica de nuestro futuro trabajo, con dicha planificación nos ahorraremos disgustos a posteriori y nos bajaremos de la fantasía del sueño del proyecto inicialmente pensado para situarnos en la realidad de lo que deberá ser nuestra maqueta. Continuará...

JOSÉ VICENTE LÓPEZ García "El Suizo"



LA ESTACIÓN DE CANTALAPIEDRA

Estimados lectores con este escrito empiezo lo que quiero sea una serie de capítulos, en los cuales iré explicando un poco de la historia, infraestructura y situación de las estaciones del ferrocarril y apeaderos enclavados en Salamanca y provincia.

La estación de Cantalapiedra

Cantalapiedra fue el primer pueblo de la provincia en contar con ferrocarril, ya que la construcción de la línea Medina-Salamanca fue ejecutada en tres etapas: la primera de las cuales terminó en este municipio, su conclusión tuvo lugar en 1875. El ferrocarril no llegaría a la capital hasta el 26 de Agosto de 1877.

Al tratarse de la entidad de población más importante del recorrido, contó desde el principio con un edificio de viajeros de mayores dimensiones que los que del resto de la línea. Este pabellón posee planta rectangular con dos pisos y tejado a cuatro aguas. La planta inferior que alberga salas de espera, vestíbulos, gabinete de circulación, etc. ; estuvo siempre enfoscada en sus fachadas quedando el segundo piso (utilizado para viviendas) en ladrillo visto. Esta diferencia de acabados se ha suprimido al recubrir todo el edificio con plomo en el curso de los años noventa.

Las instalaciones

De acuerdo con su categoría la estación contó desde el inicio con una infraestructura de cierta importancia. Estaba formada por la vía general, dos vías de sobrepaso, una a cada lado de la principal de las cuales nacían respectivamente dos apartaderos o vías muertas. De estas últimas la situada al lado del edificio de viajeros servía al muelle cubierto y descubierto, y disponía de una báscula puente marca Pibernat con una capacidad máxima e 35 Tm. Terminaba en una placa giratoria de corto empate (ya desaparecida) enlazaba con dos vías; la primera perpendicular a la general servía a otro muelle descubierto (este de pequeñas dimensiones), recorridos algunos metros se convertía en una desviación particular propiedad de la fábrica de harinas.

La segunda formaba un ángulo de aprox. 45 grados con la anterior, con una longitud de 61,70 metros se utilizaba para la carga y descarga de forraje; tal tramo de vía pertenecía a RENFE, no funcionando nunca como desviación particular. La otra vía muerta llegaba a su fin junto a un corral utilizado para almacenar traviesas. Existía otra vía de escasa longitud, situada perpendicularmente a la general que se servía a un pequeño cocherón; se accedía a ella a través de una placa giratoria para vagones situada en la vía de sobrepaso lado derecho dirección Medina del Campo-Salamanca.

Junto a esta estructura viaria hay que señalar 3 grúas hidráulicas alimentadas por un depósito elevado, dotado de depurado NISE. Para subir el agua del pozo al depósito existía una máquina de vapor atendida por un fogonero. Así mismo se construyó un pequeño muelle o almacén de carbón al servicio de su cometido, a todo ello hay que añadir un bloque de viviendas construidas en la plaza d la estación, para el uso del personal de RENFE.

Las mercancías

Como ya hemos indicado anteriormente el mayor volumen de mercancías se hacía con la fábrica de harinas inmediata, se cargaba harina y se descargaban cereales en su derivación particular. Esta vía debió perder su función en el curso de los años 70 ya que en las estadísticas de RENFE par este tipo de instalaciones, publicadas en 1977 ya no figura. Al mismo tiempo que la otra vía dedicada al cargue de pienso.

Al lado de la vía 2 se realizó en los 80, la instalación de maquinaria para la carga de vagones, de remolacha con destino a una azucarera portuguesa.

Los viajeros

Frente a esta dependencia paraban y aún paran todos los trenes de viajeros a excepción del Surexpreso.

La situación

A finales del siglo pasado se indicaba que había de recorrer 1Km para llegar al casco urbano. En la actualidad la estación está en un extremo del pueblo al haberse extendido éste por ambos lados del primitivo camino de acceso. La construcción de la estación supuso para el pueblo numerosas ventajas. Se instalaron allí almacenes y diversos instalaciones de tipo industrial primitivo además de la fábrica de harinas.

En relación con la línea, la estación se encuentra enclavada en el kilómetro 32/35344 del tramo entre Medina del Campo y Salamanca. Su altitud es de 779,70 metros sobre el nivel del mar con una orientación con respecto al Norte, Sureste en la fachada de lado población y Noroeste en el lado de las vías.

Apuntes: la vía 2 sirvió algún tiempo durante los años 80 ó 90 como lugar de estacionamiento de varios semitrenes TER destinados al desguace. Por estas fechas las instalaciones estuvieron amenazadas por cierre, con la previsión de supresión del personal.

Néstor Sáinz Pascual

Estación de Cantalapiedra. Foto: DE LA TORRE

A la memoria de D. José Álvarez, fogonero salmantino, que murió en acto de servicio

Las abundantes lluvias, caídas durante el invierno, desplazaron piedras y tierra que provocaron, en el año 1946, un desgraciado accidente ferroviario entre Monsalupe y Cardeñosa.

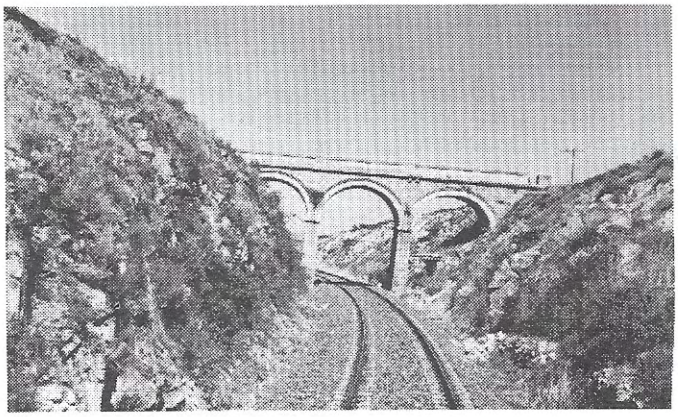
El sábado día 6 de Abril de 1946, por un desprendimiento de tierras debido tal vez a las recientes lluvias, descarriló el tren de mercancías 8811. Resultó muerto el fogonero D. José Alvarez y otras dos personas resultaron heridas. Inmediatamente salió de Avila un tren de socorro. A las tareas de rescate se unieron la brigada de Vías y Obras de Cardeñosa. Los trabajos duraron todo el día y parte de la noche. A pesar de la rápida actuación de los compañeros no se pudo hacer nada por salvar la vida de D. José Álvarez.

Durante los días 6 y 7 de Abril quedó interrumpido el tráfico, haciéndose el servicio de viajeros por Medina del Campo.

Dicho tren circulaba con dirección a Salamanca y transportaba naranjas que quedaron desparramadas por los alrededores del lugar en el que ocurrió el accidente. Los vecinos de los pueblos próximos aprovecharon la ocasión para recoger parte de la fruta.

Los dos heridos fueron el maquinista y un guardafrenos. El equipo de redacción de este boletín lamenta no conocer el nombre de los mismos.

Hoy, junto a uno de los pilares del puente, una piedra retiene la memoria de D. José Álvarez.



Puente donde ocurrió el accidente Foto: VELAYOS

LA ESCULTURA VIAJERA

En las páginas de *El Adelanto*, en el año 1976 aparecía una información titulada PINTURA Y LIMPIEZA y que, entre otras cosas, decía:

No sabemos si tales cosas, pintura y limpieza, las habrá acometido la RENFE en las últimas horas. Hace pocas fechas hicimos esta fotografía del motivo decorativo de hierro, del escultor Chirino, que engalana la plaza ante la estación de ferrocarril. Nos habían dicho que la escultura estaba deteriorada por manos desaprensivas. En realidad no vimos daño alguno producto, en todo caso, de golpes intencionados. Lo que sí advertimos fue que la pintura presenta muchos descascarillados que la perjudican al provocar y acelerar la oxidación del hierro. Esto se evita con una rápida y eficaz mano de pintura, por otra parte, no sabemos si el cuido de los jardines y del pequeño estanque corresponde a la RENFE o al Ayuntamiento. Uno de los dos será el que....

Hoy, dicha escultura, se encuentra en el andén principal de la estación de Valladolid. La Asociación Salmantina de Amigos del Ferrocarril no desea plantear una guerra ,con argumentos provincianos, sobre dónde ha de estar, ni tampoco acusar a los culpables del abandono que la escultura tuvo en nuestra ciudad y del traslado posterior a Valladolid.

Creemos que ha de ser el autor quién tome la decisión. Nosotros consideramos que, en justicia, Salamanca ha de acoger de nuevo la obra, siempre y cuando se den garantías para su cuidado y conservación. Las Instituciones tienen la obligación de velar por el patrimonio cultural de su ciudad. Seguro que dialogando encuentran una solución.

Título de la obra escultórica: Landscape
Autor: Martín Chirino
Propiedad: RENFE.- Colección de escultura contemporánea.

Landscape Foto: VELAYOS

EL RELOJ DE LOS SENTIMIENTOS

ÁTOMO AMIGO...

Átomo amigo,
aunque quisiera
darte asilo hoy, hoy no podría:
estoy enfermo y el mundo está de fiesta...
Mas di, ¿de dónde vienes
que así llegas
en un rayo de sol?
¡Oh! No te olvido, no, bien te recuerdan
mi pobre corazón
y mi alma enferma...
Era una tarde azul,
era
una tarde,
espléndida,
sonriente y hermosa...;
en la incierta,
penumbra del jardín,
-bien tu lo sabes -, inquieta
el alma, la besé en los labios...
Después... la Ansiosa y después...
Deja
que te contemple átomo amigo,
así, de cerca;
pues con ser tan pequeño
quién podría dudar de tu grandeza...
En tu rayo de sol,
-viajero invicto-, entras
por los balcones de palacio:
allí está el rey, bella
tiara
adorna su cabeza...
y qué?
tú, displicente, encima te paseas...
Más.
En blando lecho, la egregia
figura
de una reina
descansa, -arcilla, al fin te dices-
y desciendes hasta su collar de perlas...
Y más.
Hay una choza: en ella
hay
miseria...
pobres son, pero tú, átomo,
deshaces su pobreza
con tu rayo de sol...
Más allá, una Catedral, una iglesia,
una ermita
pobre, en la desierta
majestad del monte...
y qué?,
sobre todos te elevas...
Sólo una cosa asciende sobre ti
la Idea,
y es, porque, -¿verdad, átomo?-,
tú no piensas...

D. ASTUDILLO

VIEJA MÁQUINA DE VAPOR

Debajo del reloj.
En la vetusta estación.
Sentado en un destartalado banco,
Espero con ilusión.
Llegas tarde.
No siento desazón.
A lo lejos humeas,
Noto tu trepidación.
Con marcha pausada y lenta,
Entras en el andén de la estación.
De vapor la ahogas e inundas.
Asusta tu armazón.
Monstruo de acero.
Hecha de fundición.
Tuviste dilatada y larga vida,
gracias al carbón.
El fuego y agua te ayudan,
A dar fuerza a tu corazón.
Para mover las bielas,
Pistón a pistón.
Has quedado postergada, olvidada.
No te prestan atención.
Solo te aprecian y contemplan,
Los que te tenemos admiración.
Tus hermanas te envidian.
Les llegó la destrucción.
Suerte has tenido.
¡ Oh vieja máquina de vapor ¡

F. ALFAGEME

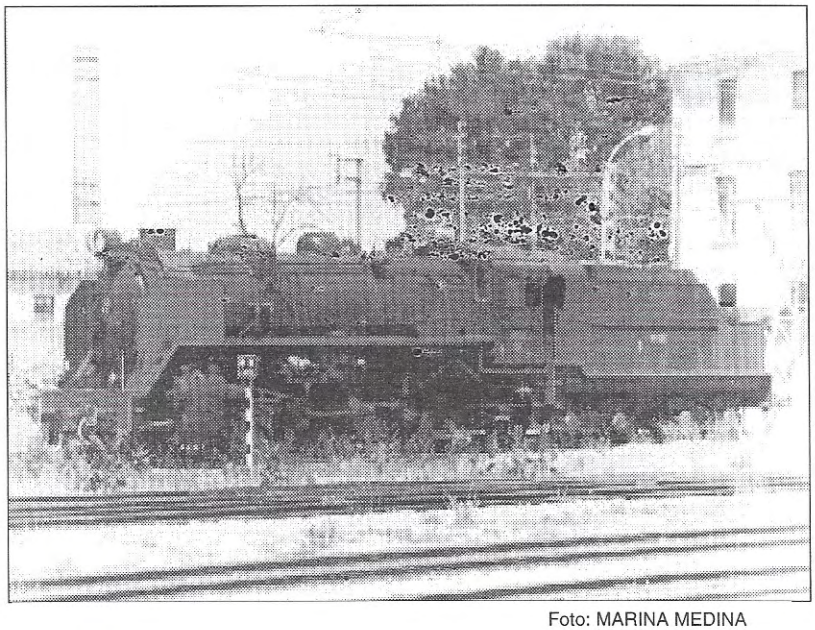


Foto: MARINA MEDINA

PÁGINA WEB DE LA ASOCIACIÓN

Desde el 14 de marzo de 2001 la Asociación Salmantina de Amigos del Ferrocarril dispone de su propia página web. Está dividida en varios apartados: la historia del ferrocarril en nuestra provincia desde 1852 hasta nuestros días, las actividades que estamos llevando a cabo en el 2001 y las que tenemos previstas para el siguiente, el boletín también estará en breve, un apartado especial para dos líneas emblemáticas para nosotros (Fregeneda y Ruta de la Plata), un apartado de enlaces a otras páginas relacionadas con el tren y por último una relación de las personas que componen la junta directiva de la Asociación.

A la hora de confeccionar estas líneas, principios de julio, ya nos habían visitado 1080 viajeros de internet. No está nada mal. Pero todavía nos queda mucho por hacer; eso lo iremos haciendo con tu ayuda y colaboración. Si dispones de fotografías, documentos de época, billetes...cualquier cosa relacionada con el tren en Salamanca, ponte en contacto con nosotros para incluirlo en la página web. Desde aquí te damos las gracias por anticipado.

http://www.galeon.com/eliberia
e-mail: **eliberia@navegalia.com**

HORARIO DE VERANO

Durante los meses de Julio, Agosto y Septiembre el horario de la Asociación cambia, pasando a ser el siguiente:

Sábados y Domingos de 18 a 21 horas en la estación de Tejares.

AYUNTAMIENTO DE SALAMANCA

Convesación con el Sr. Concejal de Participación Ciudadana del Exmo. Ayuntamiento de Salamanca.

Se ha presentado solicitud de subvención.

JUNTA DE CASTILLA-LEÓN

Se ha presentado solicitud de subvención para un proyecto sobre el Patrimonio de RENFE en nuestra provincia.

DICHO Y HECHO

Maqueta para la Fonda

Los artistas como Luis, "El Suizo", Abdón, Jesús, Vaquero y alguno más, son capaces, cuando se lo proponen, de demostrarlo ampliamente.

Con mucho cariño y dedicando muchas horas de trabajo han sacado adelante un proyecto del que disfrutan todos los viajeros, sobre todo los más pequeños, que pasan por la Fonda de la Estación del Ferrocarril.

Enhorabuena a los artistas.

EXPOSICIÓN EN EL RODRÍGUEZ FABRÉS

En el Instituto de Enseñanza Secundaria "Rodríguez Fabrés" de Salamanca, se realizó una exposición sobre "*El Ferrocarril*".

Fotografías, objetos y maquetas ocuparon parte del espacio de las galerías del Centro Educativo.

Esta Asociación Salmantina de Amigos del Ferrocarril desea agradecer al equipo directivo, profesores y alumnos del citado Centro el excelente trato que nos dispensaron. Gracias, amigos.

ALCALDE DE SAN MORALES

Se han mantenido conversaciones con el Sr. Alcalde de San Morales sobre el ferrocarril en este pueblo próximo a Salamanca. Su talante dialogante nos anima a seguir ilusionándonos con nuevos proyectos.

UNIVERSIDAD DE SALAMANCA

Agradecemos la desinteresada colaboración del personal de la Biblioteca de la Universidad de Salamanca, en las tareas de investigación que esta Asociación Salmantina de Amigos del Ferrocarril está realizando.

Caja Duero