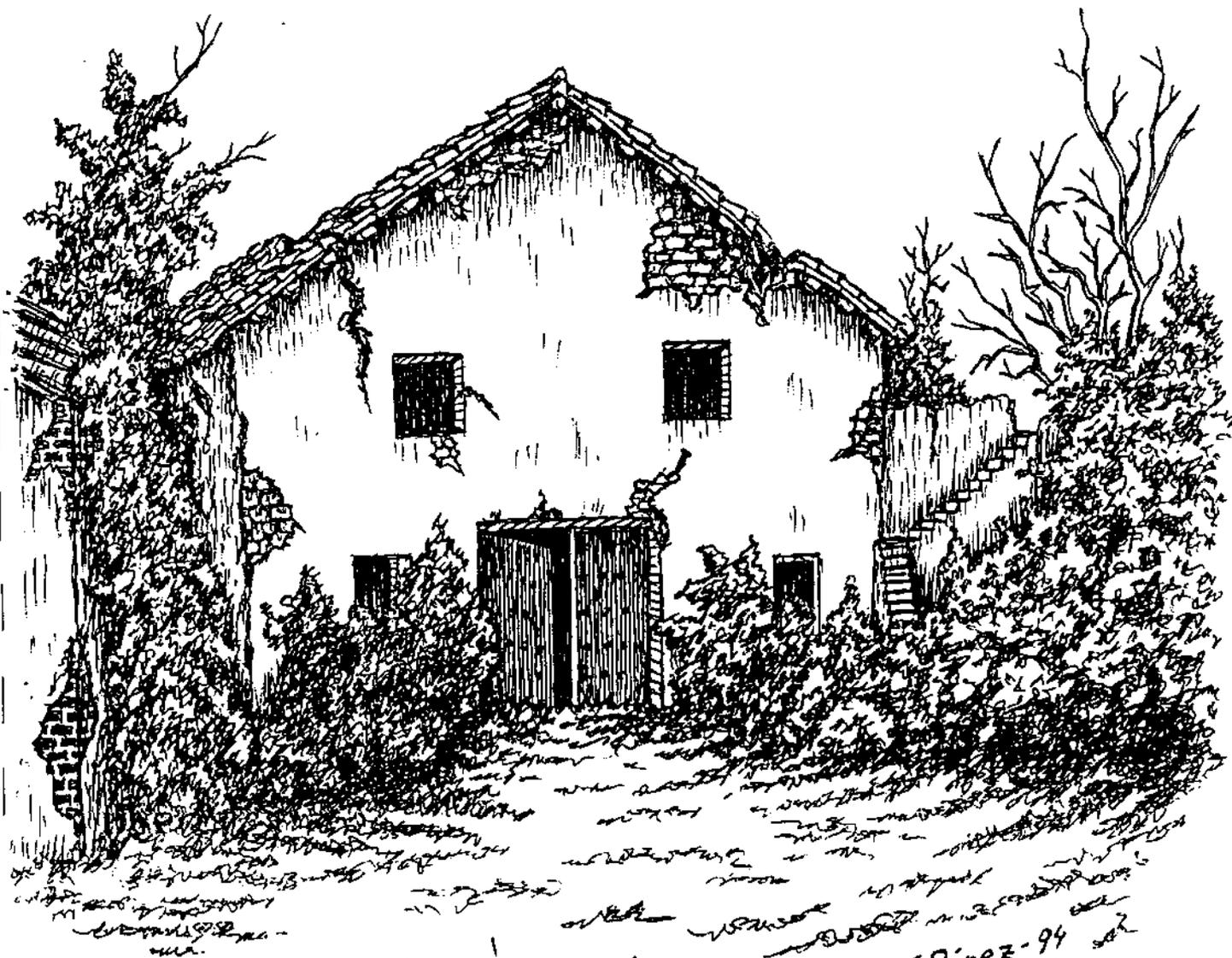


Historias del Viejo Almacén.



Ruinas del antiguo Almacén.

F. Pérez-94

Francisco Pérez Rayo
Madrid - 1994

*En recuerdo de Francisco Pérez
Maldonado, mi padre, y de cuantos
dejaron mucho de sus vidas en aquel
Viejo Almacén.*

HISTORIAS DEL

VIEJO ALMACÉN

INTRODUCCIÓN

El Centenillo, por aquello de estar encaramado sobre colinas, tiene el extraordinario privilegio de dominar el bravo relieve que le rodea. Este privilegio es compartido por cualquiera que camine por sus luminosas y alegres calles. Es así que, aunque los edificios te acompañen, siempre aparecerá un claro o resquicio por el que la mirada escapará a posarse sobre cimas o collados de sugerente belleza.

En esta reflexión me encontraba, situado en la antigua pista de baile, mientras contemplaba la familiar redondez boscosa del cerro del Depósito. La marchita blancura de las primitivas casas de los ingleses destacaba entre el verdinegro de los pinos. Sólo la que fuera casa de Dirección (hoy Villa Paz) ofrecíase luminosa, al haber sido remozada.

En un plano más cercano, este horizonte amable trocose en un desolador conglomerado de ruinas, de penoso aspecto. Ni la salvaje vegetación, que anárquicamente crecía entre agrietados muros, lograba suavizar aquel caos y abandono.

Este amplio espacio, ahora casi una escombrera, correspondía a lo que fuera un vasto complejo, sustento y apoyo del industrial quehacer del Centenillo: El Almacén.

Vaya por delante, antes de proseguir estas líneas, que mi infancia estuvo íntimamente ligada a estas instalaciones, ya que mi padre fue, por muchos años, el encargado de administrar las variadas secciones de este Almacén. Es comprensible, pues, la carga emotiva que estas viejas piedras conllevan en el recuerdo de su figura y de mis tempranas vivencias.

Desde mi punto de observación casi abarcaba la totalidad de aquel viejo recinto, objeto de esta evocación. Estendido de Este a Oeste, cerrando la parte Sur del núcleo del pueblo, su amplio espacio correspondía a tres niveles escalonados.

Haciendo acopio de la memoria, ya que de muchas instalaciones apenas quedan rastros, intentaré hacer una somera descripción.

Pasado el portón de entrada, que aún resiste, con su ajado marco de mampostería y sus dos lienzos de oxidada chapa ondulada, se abre una gran explanada, a cuya izquierda, y de inmediato, estaba la vieja gasolinera. El fondo lo cerraban dos edificios: el garage - taller para camiones (relativamente bien conservado) y otro, voluminoso, de dos alturas, que podríamos llamar el verdadero Almacén.

Casi con alarma fijé mi atención en la imagen, tan familiar, de este macizo edificio. Sus agrietados muros; el largo perfil del tejado, quebrado en parte, y el cúmulo de maleza que lo invadía me hicieron prever su próximo derrumbe. Quizás esta premonición me movió a plasmar, modestamente, aquel acervo de recuerdos y testimonios, parte fundamental del pasado del Centenillo, que pudieran quedar enterrados entre los cascotes de su anunciado y triste final.

Continuando la descripción, decir que el lateral derecho de la explanada, estuvo ocupado por grandes cobertizos, "chambaos" les llamábamos (hundidos hoy, en gran parte), con apartados o trojes para materiales y mercancías.

La parte final del recinto venía llenada por las grandes aserradoras y la terminal o estación del funicular de carga, al que familiarmente llamábamos "Cable". Poco queda

actualmente que nos recuerde este espacio industrial.

Aprovecharemos un repaso más detenido de aquellas instalaciones del Almacén que, llevando una mayor significación en el recuerdo, evoquen parte del quehacer de aquel Centenillo pretérito.

LA GASOLINERA.

Pasada la entrada principal, se ven hoy, a la izquierda, restos de cimentación de lo que fue el antiguo surtidor de gasolina. Era de aquellos accionados manualmente, ya que la electricidad sólo se manifestaba en la bombilla que, en servicios nocturnos, alumbraba desde el fanal, de azulado vidrio, situado en lo más alto del surtidor. Sostenido por maciza columna, un cuerpo cilíndrico presentaba, al abrir sus arqueadas puertas, en su centro, la inserción de una larga palanca terminada en una bola de negra y brillante bakelita. Por encima aparecía una esfera de bronce, como de reloj, de una sola aguja, que manualmente se colocaba sobre la cifra en litros, que se necesitara servir. A más altura, dos cilindros de transparente vidrio, se llenaban alternativamente de espumosa gasolina a impulsos de la palanca. Finalmente una manguera, recubierta de blanca lona, hacía llegar el carburante a los vehículos.

La finalidad de describir esta vieja gasolinera no queda en la curiosidad que pueda despertar su anacrónico diseño, sino en su protagonismo como centro de un conjunto de antiguos vehículos, importantísimos en el desenvolvimiento del pueblo, sobre todo por su exiguo número en aquellos años.

LOS COCHES.

La verdad que en aquellos primeros cuarenta, el parque automovilístico, prácticamente, sólo se limitaba a vehículos de la Empresa Minas del Centenillo. Todos ellos herencia de los años treinta e incluso anteriores.

Tres turismos contemplábamos admirados, a su paso por las calles del pueblo; todos ellos personificados en sus respectivas marcas:

El "Dogge", de un cuidadísimo y reluciente negro, reservado para los viajes del director de la Empresa. Un nada aerodinámico "FIAT", de cuadrada carrocería en azul oscuro, dedicado a personal técnico de la compañía. Finalmente, un ligero "FORD", nieto del legendario modelo "T", de grisácea chapa, dedicado en principio a necesidades de empleados y urgencias del pueblo. También, semanalmente, transportaba al cajero de la Empresa, a Linares, a por los llamados "caudales" que, en custodia de la Guardia Civil, servirían para la pagaduría semanal de los trabajadores.

Valga recordar que en aquel primer quinquenio de los cuarenta, coincidente con la Segunda Guerra Mundial, la escasez de carburante fue de tal gravedad que estos mencionados vehículos fueron dotados de unos aparatosos y nada estéticos "gasógenos", marca RENAULT, en un intento de paliar la situación. Consistían en unos artilugios, mitad quemador y mitad gasómetro, con los que se intentaba almacenar y conducir al motor, los gases combustibles desprendidos de quemar leña o carbón. La potencia que daba, este

sucedáneo, no era mucha, por lo que sólo en el llano era óptimo su empleo.

También fue aplicado en camiones y en aquel, incómodo y jadeante, coche de línea que enlazaba Centenillo y Carolina, al que familiarmente llamábamos "PLUS". Era típica la trastada de niños, consistente en tapar con un papel, nada más iniciar el arranque el vehículo, el orificio de admisión de aire del "gasógeno", para causarle la brusca detención.

Por estos años, a pesar de las novedades comentadas, la crisis de carburantes debió acentuarse en tal forma que la Empresa viose obligada a desempolvar añejos vehículos de tracción animal, arrumbados muchos años en las viejas cocheras situadas a espaldas del almacén de grano y paja.

Por un lado se quiso atender a las necesidades más urgentes de viajar, de empleados o comerciantes, sacando a la luz un veterano coche de caballos, especie de "Landó", de ligeras ruedas y estructura, cuya negra pintura alegraban adornos en dorado. De asientos encontrados, no más de media docena de viajeros podrían ocuparlos, accediendo por unas portezuelas laterales. Una gruesa capota de hule resguardaba el interior, prolongándose en forma de visera, para proteger el pescante.

Otras necesidades, tristes esta vez, pusieron en activo otro carruaje de caballos. Era un negro furgón fúnebre, herméticamente cerrado, con portón posterior y rejillas laterales de ventilación. De alto pescante para el cochero, una pequeña cruz en el centro del techo avalaba el tétrico servicio al que se le destinaba. Es obvio que su sola visión impresionaba, fuertemente, nuestra curiosidad infantil.

EL "RUBY"

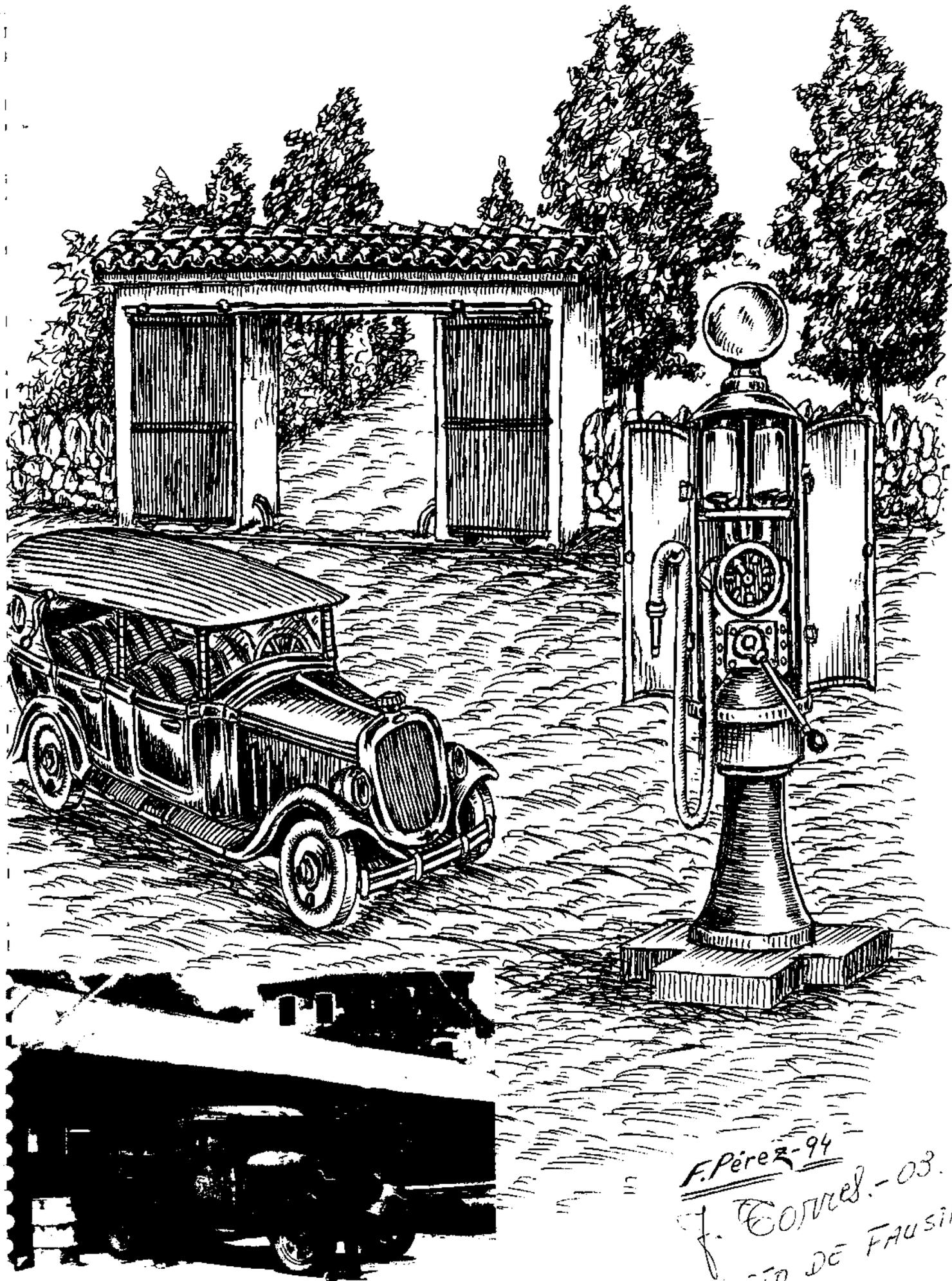
LA CAMIONETA DE FAUSTINO

En aquella década de la posguerra civil, vino a unirse a la nómina de automóviles del pueblo una curiosa reliquia de los años veinte, que, en una milagrosa "puesta a punto", consiguieron poner en activo. Era un modelo de capota abatible, marca "RUBY", que hoy haría las delicias de un coleccionista. Puesto en explotación privada, se hizo muy popular para enlazar exclusivamente con Carolina, dado que carecía de permiso de circulación ("Patente", se decía entonces).

También la juventud minera, a veces sobrada de dinero por cobros en demasías o arriesgados trabajos, usaba de este singular coche para llegar a Carolina, en busca de más atrevidas diversiones. Tal es así que se le llegó a apodarar el "mujeriego", por usar un sobrenombre que en algo se acerque al que realmente tuvo.

La llamada camioneta de Faustino, incluída en este apartado por su pequeño tamaño, fue un vehículo entrañable, en parte, y muy popular. Faustino tenía a bien ser propietario del pequeño camión, cosa no muy usual en aquellos tiempos; sintiéndose muy orgulloso de aquel "cacharro", mantenido milagrosamente en uso.

La tal camioneta era una caricatura de lo que, originariamente, debió ser al salir de la fábrica FORD. Lo ajado de su chapa y maderas, de un irreconocible gris, acentuaban la vejez del modelo: carente de puertas su cabina, inútiles sus faros, desgastadas las ruedas y ocultados por trapos los saltones muelles del asiento. Todo ello hubiera sido motivo suficiente para amilanar a cualquiera, mas no al cachazudo Faustino que, inefable y arrogante, conducía



F. Pérez-94
F. Gómez.-03.
(NIETO DE FAUSTINO)

EL "RUBY" LA GASOLINERA
Y LA "CAMIONETA DE FAUSTINO"

aquella ruina sobre la grava de las calles del pueblo, con un irritante traqueteo de baches y trepidar de chapas. Sin embargo, aquel alboroto, que hacía huir, despavoridos, a los adormilados perros de la calle, era tan consustancial a los cotidianos ruidos del Centenillo, que nadie sentía alarmado.

Faustino se ganaba la vida transportando aquellos grandes cajones llenos de pan, desde el lejano horno a la cantina. También, mañana y tarde, aprovechaba portes de comestibles, desde la terminal del "Cable" al pequeño mercado.

A veces, y esto parecerá inaudito conociendo el infernal trazado y mal estado del carril que lleva al río Grande, Faustino recogía a familias que, habiendo pasado un veraniego día de baño, querían salvar cómodamente el acusado desnivel entre pueblo y río. La verdad, valentía no les faltaba a los viajeros.

LOS CAMIONES

Recuerdo que, con apenas seis años, asido a la mano de mi padre, asistí a la presentación de tres camiones de la marca americana REO. Eran de tonelaje medio, a gasolina, recién adquiridos por la Empresa, lo que atestiguaban el brillo de sus cabinas pintadas en verde y crema. Sólo dos unidades estuvieron en servicio, ya que una tercera se sacrificó, como fuente de repuestos, para sus compañeros, teniendo en cuenta la situación de guerra del país, en sus primeros años. La verdad es que dieron un estupendo rendimiento en aquellos difíciles tiempos

También, en camiones, pervivían dos ejemplares, de años pretéritos, que aún eran de utilidad en actividades de ámbito exclusivamente local. Uno era un gigantesco camión, destartado y de primitivo diseño, de la francesa marca BERLIET. Consumía gasolina a raudales entre un fragor insoportable del motor. Conducirlo debía ser un alarde de pericia, debido a lo anárquico e inseguro de su dirección, como mostraban sus ruedas anteriores, bailonas e inciertas en su rodar. Falto de autoarranque, lucía en su chata delantera una descomunal manivela en la que, de niños, probábamos nuestras exiguas fuerzas en un vano intento por moverla.

El otro modelo, mas pequeño, de una resistencia a prueba, era belga, de la marca SPA. A éste se le permitió, a veces, llegar hasta Carolina, en la humanitaria tarea de llevar a los difuntos, junto con el duelo, al cementerio de aquella ciudad, una vez que el Centenillo carecía de camposanto.

Finalmente decir que, al acabar la década, estos vehículos, todos a gasolina, fueron sustituidos por otros de motorización diesel, de las marcas británicas BEDFOR y LEYLAND, con lo que la vieja gasolinera, centro de esta rememoranza, fue perdiendo protagonismo.

LA EXPLANADA

Ya señalamos, al principio, los límites que tenía aquella gran explanada del Almacén.

Destinada a almacenamiento, al aire libre, de maderas preparadas, grandes montañas de carbón mineral, vehículos y maquinaria en desguace, estacionamiento de camiones y recogida de mercancías del "Cable", dos hechos, próximos en el tiempo de la contienda civil, me quedaron grabados de aquella explanada.

Estando jugando en el "tenis", terreno llano junto al Almacén y a un nivel algo más bajo (cuentan que al inicio del Centenillo, aquí ubicaron los ingleses el campo de tenis, que aseguran fue el primero de España), un grupo de niños vimos asombrados, por su envergadura, la llegada y estacionamiento de cuatro larguísima camiones de tres ejes y diez ruedas. Decían eran de fabricación rusa, dedicados al abastecimiento de mercancías en la zona republicana. Nuestra boquiabierta expectación iba de aquellos mamotretos sobre ruedas, al desconocido idioma en que conversaban sus conductores. Alguien comentó, a nuestro alrededor, que aquella, para nosotros, extraña jerga era valenciano.

Eran los primeros vehículos diesel, de "aceite pesado" les decían entonces, que conocimos.

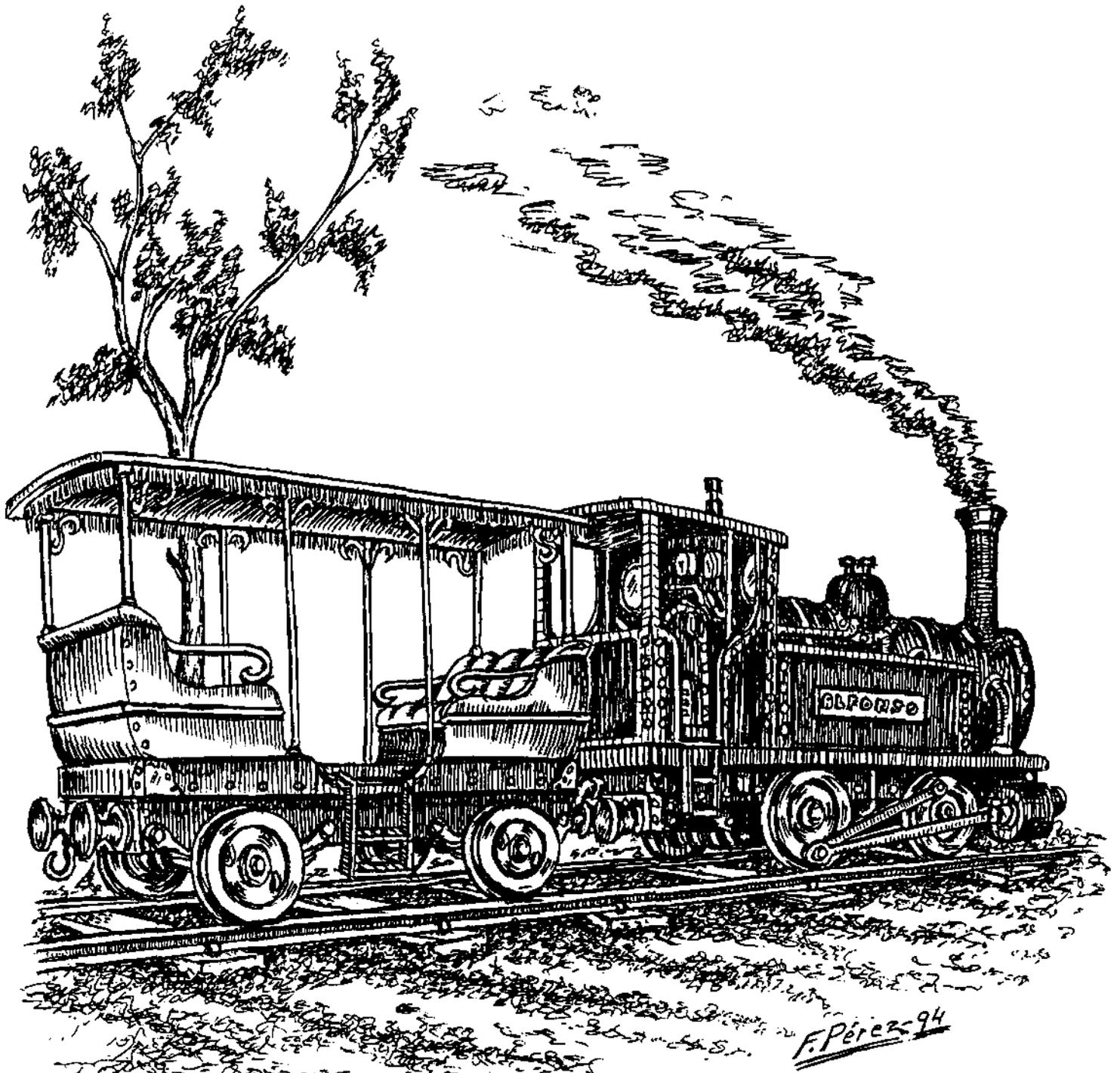
Durante la guerra civil, el servicio regular de viajero hasta Carolina quedó interrumpido, poniendo la Empresa, en su lugar, algún camión, habilitando su caja con varios bancos corridos y, a veces, con un toldo de lona.

Con ocasión del viaje a Bailén de un familiar, fuimos, mi padre y yo, a despedirlo a aquella explanada del Almacén. Mientras esperábamos a que indicaran subir a ocupar asiento, futuros viajeros y acompañantes mantenían una actitud de seria gravedad, en los comentarios, con insistentes miradas a la caja del camión. Aunque niño, acabé captado por el tenso ambiente, acercándome a conocer el motivo de tal situación. Alcancé a ver, en un ángulo de la caja, una arrebujada figura que, sentada en el suelo, apoyaba su cabeza, cubierta con un raído gorro cuartelero, sobre las rodillas de sus flexionadas piernas. Estaba envuelta con un deteriorado capote kaki, color que se repetía en el resto de la gastada y sucia indumentaria. Sus pies se embutían en unas claveteadas botas, polvorientas y carentes de cordones. Hubo un momento en que, levantada su cabeza, dejó ver un rostro de una palidez acentuada por la barba de días; expresando, su vacía mirada, tristeza y desamparo. A cada lado, sentados, dos guardias de asalto de azulado uniforme, lo custodiaban.

Mi padre, apartándome con suavidad, me sustrajo de aquella dramática visión, que los comentarios a mi alrededor hacían más patética: se trataba, decían, de un desertor del ejército republicano, detenido en la sierra, y al que podían condenar a morir fusilado.

EL TRENILLO

Es importante reseñar, que la mayor parte del terreno del Almacén estaba rodeado por un pequeño ferrocarril de carga y estrecha vía, con ramificaciones en varias direcciones. El "trenillo", como le llamábamos, unía el Almacén a través de un túnel, bajo la plaza de la iglesia, con el resto de las instalaciones industriales del Centenillo, llegando a la distante mina de Pozo Nuevo. Su misión era abastecer de carbón las calderas o de madera para el



El Centenillo. La Jardinera y la Maquinilla.

entibado y fortificación de galerías. A su vez, llevaba el reluciente mineral de plomo al "Cable". Naturalmente que era versátil en cualquier otra necesidad, para lo que disponía del adecuado material móvil, en vagonetas y plataformas rodantes. Tres pequeñas locomotoras a vapor ("maquinillas", les decían) se encargaban de la tracción de aquel ferrocarril minero. En sus laterales lucían sus nombres de identificación, coincidentes con la familia reinante en el primer tercio de nuestro siglo: Alfonso, Victoria y Cristina. Sus pitidos, muy sonoros, junto al presuroso resoplar de vapor, a cualquier hora del día, eran un familiar acompañamiento del ajetreado laborar del Centenillo.

LA JARDINERA

En una franja llana, junto al edificio principal del Almacén, y a nivel de su piso alto, se encontraban las cocheras de las locomotoras. Adosado a ellas, un pequeño edificio con su portón siempre cerrado, y vía propia, atraía especialmente mi atención. En raras ocasiones, una de las hojas del cierre estuvo entreabierta, lo que aproveché para, sigilosamente, colarme al interior. Allí, como una pieza rara y exótica, se guardaba una singular unidad del pequeño ferrocarril: la "jardinera".

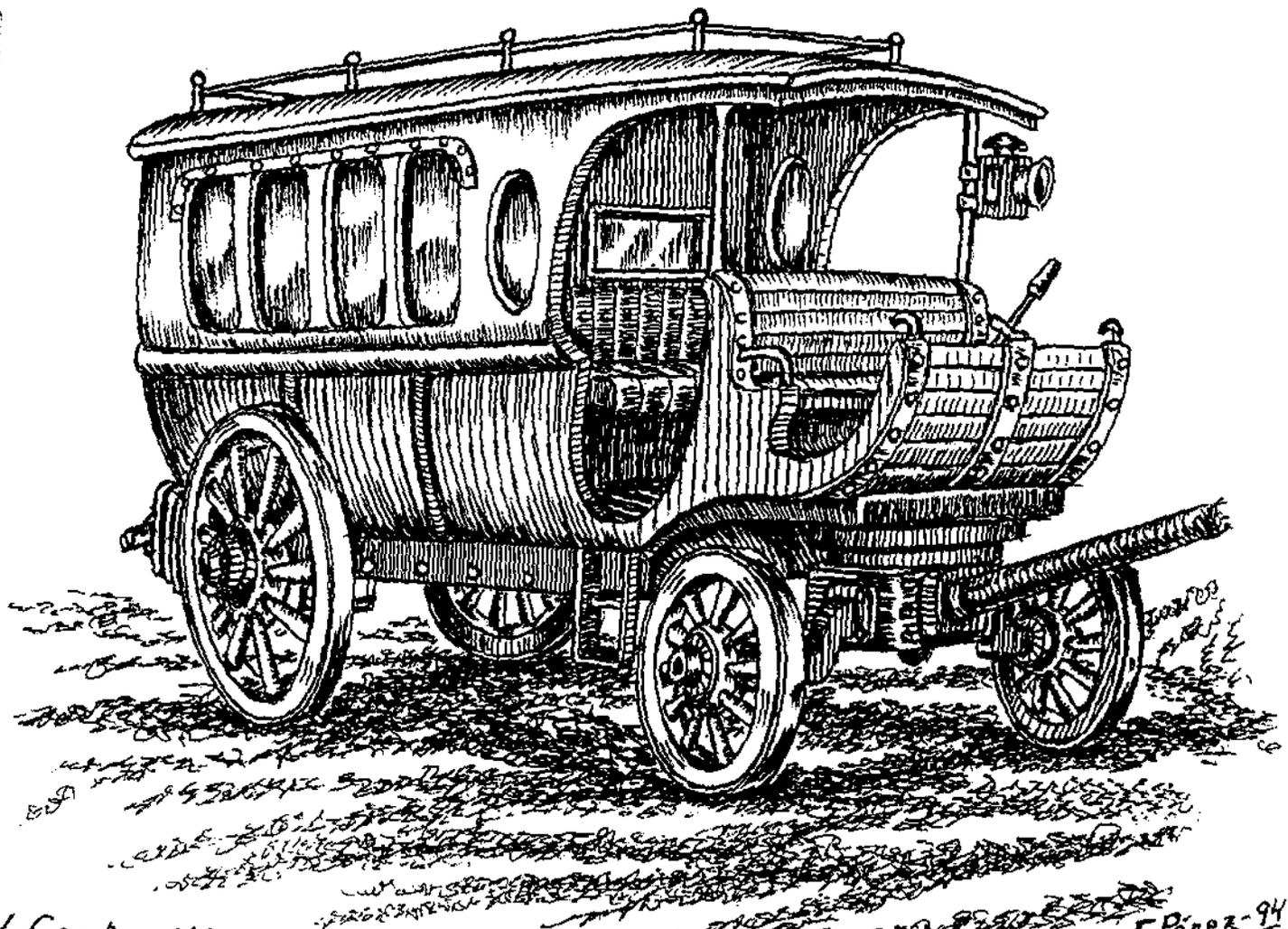
Era una plataforma rodante, de mayor envergadura que las "zorrillas" de carga, con dos asientos corridos y encontrados, situados anterior y posteriormente; unos apoyabrazos los limitaban por los extremos. Me gustaba subir y sentarme en el mullido tapizado color crema. Cuatro columnas metálicas, con artísticos refuerzos superiores, sostenían un toldo de loneta con flecos, que protegía la diafanidad del interior. Su acabado, no exento de elegancia, evocaba la moda de los carruajes de principio de siglo. Evidentemente, debió servir, a los primeros dueños de las minas e invitados, para recorrer las diversas industrias del Centenillo. Sólo una vez, a principios de los cuarenta, la ví funcionar, arrastrada por una locomotora, con motivo de la visita a las minas del gobernador civil de Jaén.

LA TARTANA

A esta alta explanada, donde se ubicaba la "jardinera", abríase una amplia puerta que comunicaba la "cámara" del Almacén con el exterior. A ambos lados de esta entrada, había depositados, a la intemperie, viejos modelos y chasis de coches en desguace. Sin embargo otra reliquia, con más antigüedad todavía, era objeto, siempre, de mi interés: la vieja y mítica "tartana".

Muchas veces había oído hablar a mis mayores de aquel arcaico medio de transporte que, en un cansino traqueteo, se eternizaba en remontar pendientes y sortear barrancos, hasta alcanzar el pueblo. Debió estar en servicio hasta principios de los años veinte, siendo un milagro que, aunque arrumbada en el olvido, llegaran a verla generaciones posteriores.

Pintada de un descascarillado amarillo, debió dar acomodo a más de una docena de personas. Era una mezcla de tartana y diligencia o galerón. Su parte anterior, despojada ya del vástago que se apoyara en el primer par de mulas, presentaba como un doble pescante. El anterior, el verdadero, para el postillón y su ayudante. Detrás, y bajo la protección de una visera, un espacio para tres ocupantes. A renglón seguido venía el acristalado y protegido



El Centenillo.

La Tartana.

F. Pérez-94

habitáculo general de viajeros, con dos bancos laterales y puerta posterior, cuyo acceso facilitaba un estribo metálico. Su techo, recubierto de una tela impermeable, ahora casi destrozada, presentaba en sus bordes, una pequeña protección de hierro para colocar y amarrar la impedimenta. Aún desvencijada y carente de sus ruedas posteriores, dejaba adivinar la importancia y empaque que, para los primeros habitantes de nuestro pueblo, debió tener en sus arriesgados desplazamientos.

LAS ASERRADORAS

Tras el edificio principal del almacén, y aprovechando una vaguada del terreno, se asentaban dos aserradoras industriales, cuyos chirridos, en su cortar los troncos, competían en estridencia con el sonoro y monótono ronroneo del cercano "Cable".

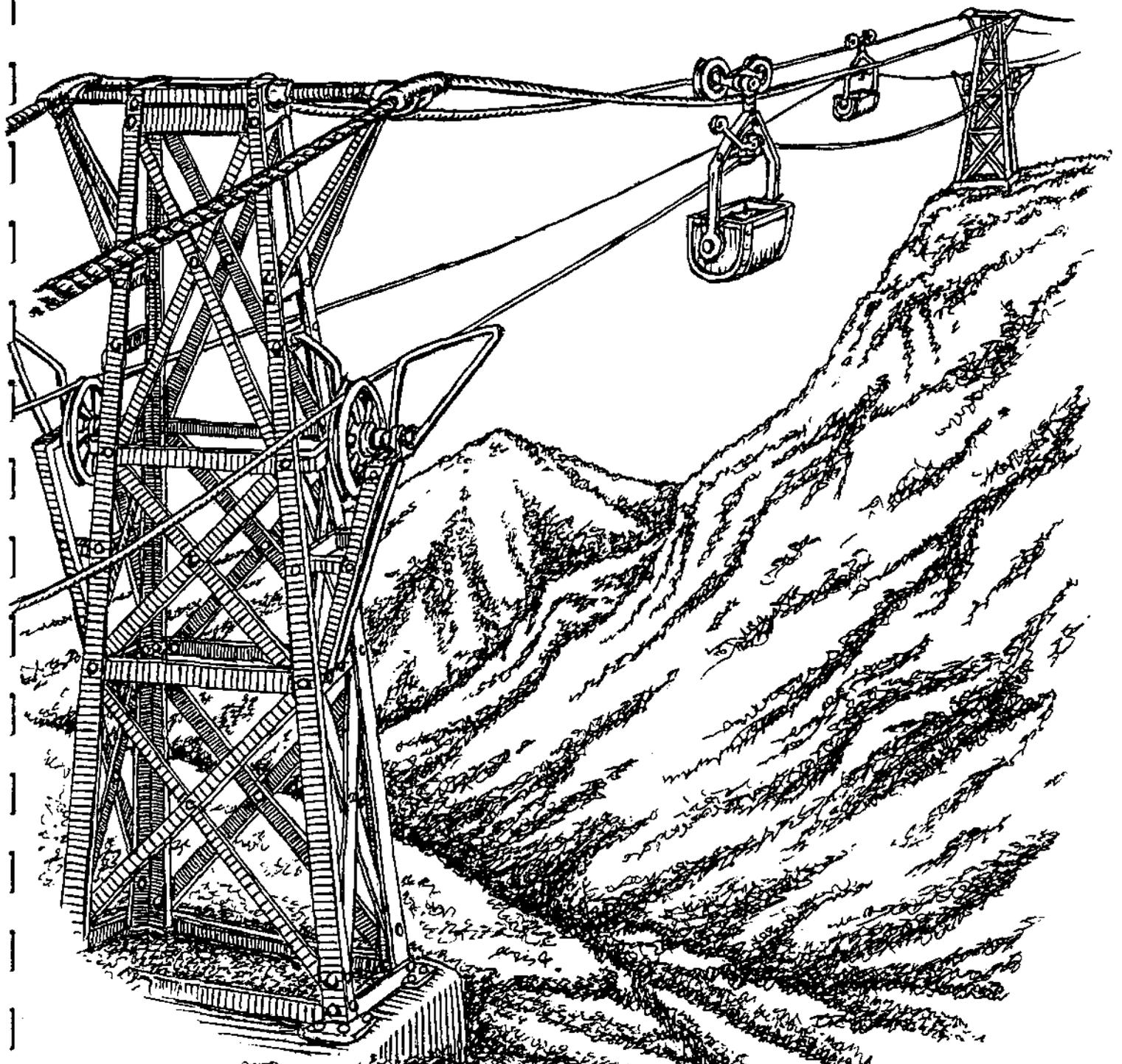
Me parece estar viendo aquellos expertos operarios de las sierras mecánicas que, guarnecidos por delantales de hule, abrazaban y empujaban, en un afinar a ojo, los gruesos troncos, los cuales, resbalando sobre las brillantes superficies metálicas, eran hendidos por dentadas cintas de acero. Un chorro de amarillo serrín se unía al ya acumulado en el suelo, a la par que las partículas más finas flotaban en una atmósfera neblinosa, con fuerte olor a resina de pino.

La misión de la aserradora era convertir los voluminosos troncos en tablones de variado grosor. Estos troncos llegaban por el funicular, colgados y amarrados entre dos vagonetas ("pendientes" las llamaban), cuyas cajas de carga se habían cambiado por cadenas de sujeción. Una vez en el muelle del "Cable", un grupo numeroso de operarios, alineados y al unísono, elevaban a pulso, apoyándolos en su pecho, aquellos vástagos de pino, desplazándose, con sumo tiento, sobre un lecho de troncos depositados anteriormente, hasta dejarlos no lejos de las sierras mecánicas.

El virtuosismo de aquellos aserradores se ponía a prueba, cuando algunos niños, prudentemente alejados, esperábamos aproximarnos a las peligrosas y sonoras sierras. Una vez nos permitían acercarnos, les solicitábamos, a gritos, nos recortaran, en silueta, una pistola, fusil o espada de madera. Muy pacientes, buscando el material adecuado, pasaban de aquel serrar en gruesos maderos a un trabajo de minuciosa precisión, a veces con riesgo de sus dedos, afinando en filigranas y detalles, queriendo dotar del máximo realismo aquellos juguetes. La ilusión reflejada en nuestras infantiles caras debía gratificarles de su afabilidad y condescendencia.

EL CABLE

Las vicisitudes que hubieron de pasar los primeros directivos de la Empresa del Centenillo, respecto a comunicaciones, debieron ser muy serias. Los primitivos transportes con acémilas, por el pedregoso camino de herradura, mejorarían, sólo en parte, con la construcción de la pista de tierra a Carolina. Seguirían dependiendo de la tracción animal, al no haber llegado, aún, los vehículos a motor. Causan asombro las añejas fotografías de aquellos tiempos, en las que se ven recuas de hasta cuarenta mulas tirando de un enorme carromato, todo de hierro, el legendario "carretón", cargado de voluminosas calderas, que



El Centenillo.

EL "TABLE".

F. Pérez-94

darían vapor a las máquinas de extracción de las minas.

La existencia de un ferrocarril de vía estrecha entre Carolina y Linares, debió ser decisiva para que los gestores del Centenillo pensarán en un funicular de carga que, salvando la fragosidad de nuestra sierra, conectara el pueblo con el mencionado ferrocarril. Ello facilitaría el vital avituallamiento de industria y habitantes, a la par que daría salida al preciado mineral de plomo, esencial en la economía del Centenillo.

Este funicular de carga, conocido por "el Cable" (de cable aéreo), alcanzaba en un principio hasta la llamada "Pasada del Castaño", en el río Grande, con un recorrido de casi 4 kilómetros. Sobre el año 1913 se prolongó en un total de 12 kilómetros rectilíneos, rozando cimas y soslayando profundos barrancos, hasta alcanzar la Estación-Apartadero, en el primer tercio del ferrocarril Carolina-Linares. Gruesos cables de acerado alambre, fijados en altas columnas servían para el rodar de las acanaladas poleas de las que pendían las vagonetas. Estas, a su vez, eran impulsadas por una ligera cuerda móvil que se deslizaba sobre otras poleas, adosadas a las mencionadas columnas metálicas.

La fuerza motriz del "Cable", radicaba en la terminal del Centenillo. Al principio, producida por máquina de vapor, surtida de una vieja y voluminosa caldera, que, semejando una locomotora varada, se resguardaba en un cobertizo anejo a la terminal. Su larga chimenea, que traspasaba el tejado, volvió a escupir espeso y negro humo, veinte años más tarde, cuando el potente motor eléctrico viose privado de energía, en las restricciones de los cuarenta.

Un ágil y arriesgado operario, llamado "guarda-líneas", vigilaba el buen estado de conservación del "Cable"; alejándonos con su aérea presencia, cuando de niños, inconscientes del peligro, aprovechábamos la trinchera del cerro del Depósito para colgarnos de las vagonetas. Su peligroso oficio, en un continuo encaramarse en columnas y vagonetas en marcha, estuvo salpicado de accidentes, casi siempre mortales; manteniéndose ocupado el empleo gracias a un atractivo sobresueldo.

A finales de los años cincuenta fue suprimido el ferrocarril Carolina-Linares, lo que llevó aparejado el desmantelamiento del viejo "Cable" del Centenillo.

Finalmente señalar que a un nivel superior al "Cable" y Aserradoras se ubicaban dos grandes cobertizos. Uno contenía una serie de repuestos y materiales en uso, allí dispuestos por su gran volumen. El otro, que atraía enormemente mi curiosidad, estaba ocupado por una serie de empolvadas máquinas de vapor en desuso, de variados tipos y dimensiones. Allí en un inanimado silencio; en una total quietud, estaban aquellos mecanismos que un día jadearon y chirriaron, a impulsos del vapor, en un mover de poleas y bielas que daban vida a las primeras minas del Centenillo. Nombres míticos como El Aguila y Oliva en el filón Mirador; La Graja y la Copa en el filón Pelaguindas; El Macho (San Eugenio), La Botella y Rancheros en el filón Sur; la primera máquina de desagüe por pistón, llamada de balancín, en el Santo Tomás de 1910, tenían allí sus despojos inanimados, cual un cementerio de herrumbre, donde reposaban los incipientes afanes mineros de nuestro pueblo.

EL VIEJO ALMACEN

Volviendo al Almacén propiamente dicho, el ruinoso gran edificio, cuyo inminente derrumbe, dije, motivara este relato, señalar que fue guardia y custodia de los materiales más esenciales para el normal desenvolvimiento del quehacer industrial de la Empresa.

La primitiva y añeja construcción que yo conociera, de forma rectangular y grandes proporciones, contaba con dos pisos, diáfano el de arriba, llamado "cámara", y compartimentado irregularmente el de abajo. Con dos grandes portones en sus extremos, una estrecha vía lo atravesaba longitudinalmente, por la que sólo circulaban unas pequeñas plataformas rodantes, las "zorrillas", con carga variada procedente del "Cable", empujadas por peones.

Su estructura interior debía provenir de los primeros tiempos de la Empresa; realizada como con prisa, acuciados por una urgente necesidad de almacenaje, ya que toda ella era de madera. Recuerdo sus cuadrados y altos maderos, que a modo de gruesos pilares, sostenían el entarimado de la "cámara", en un equilibrio de travesaños y contrafuertes. Recubiertos de una gruesa capa de oscura y verdosa pintura, formaban como un largo túnel a cuyos lados se abrían los distintos departamentos. Unas bombillas, continuamente encendidas, completaban la deficiente iluminación del recinto inferior, al que la luz del día llegaba escasamente.

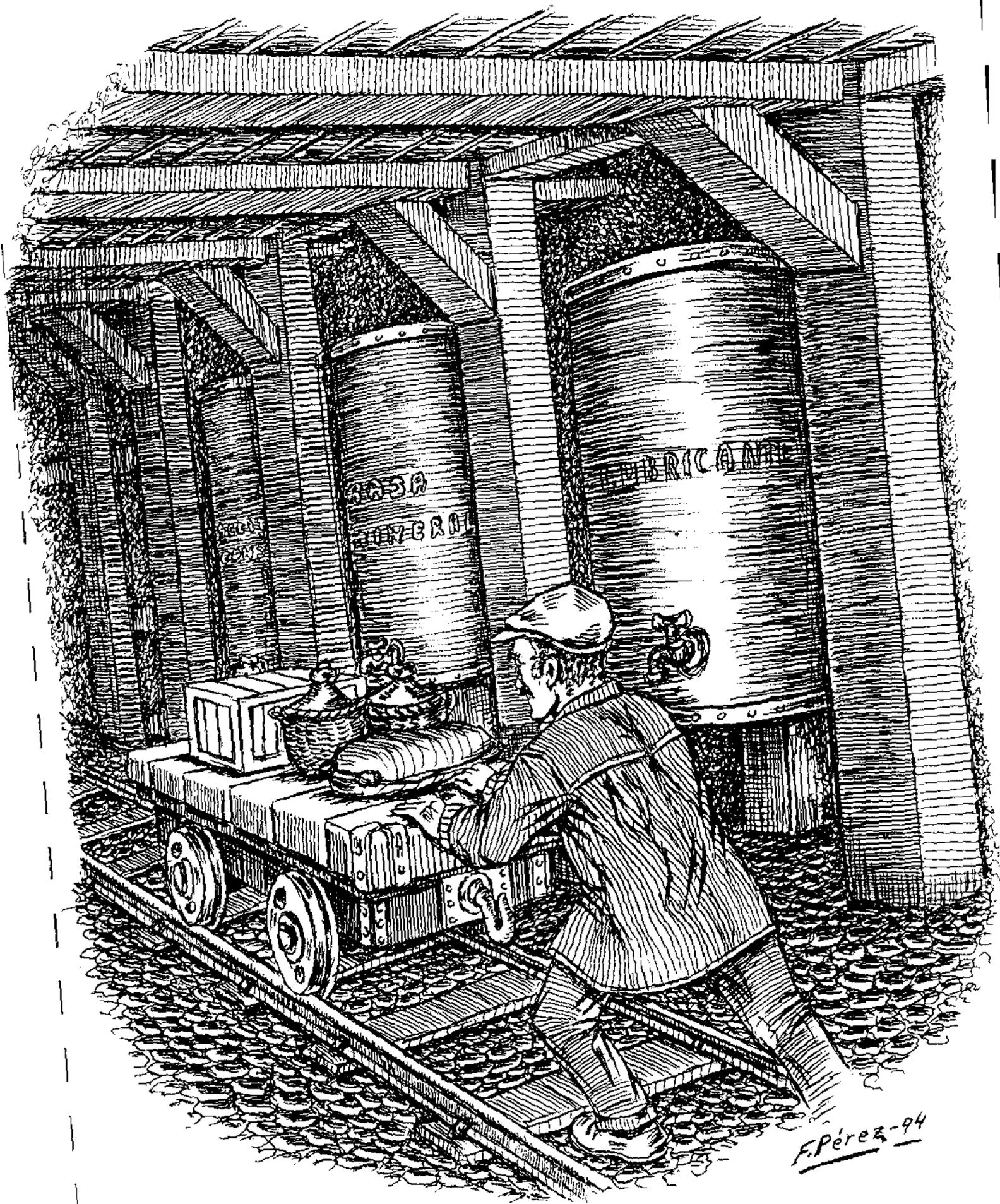
El suelo, de un modesto empedrado, estaba surcado por la estrecha vía de "zorrillas". Justo pasada la entrada principal, a la derecha, arrancaban los peldaños de madera que llevaban a la "cámara". A continuación, y sobre pilotes de cemento, se alineaban cuatro altos tanques de espeso lubricante de máquinas, en cuyo inferior brillaba el bronce de los grifos de salida. Junto a ellos, dos básculas de pesaje: una ligera y otra para grandes cargas, que abarcaba un tramo de la vía, donde pesar "zorrillas" u otro tipo de carga.

A esta báscula grande, a la caída de la tarde, solían llegar unos burros, que con paso cansino apenas podían sostener unas voluminosas y bamboleantes cargas de troncos medianos, llamados "latones". Unos leñadores autónomos proveían a la Empresa de esta madera, esencial para el entibamiento y refuerzo de las minas, y que cortaban de fresnos, quejigos y otras especies de la sierra, a golpe de hocino.

Para mi edad, aquella escena del pesaje, repetida muchas tardes, era de lo más exótica: el resoplar de los exahustos animales; el olor a rezumante savia de madera recién cortada; los toscos y curtidos leñadores, con pañuelos al cuello, delanteras de cuero, empolvadas abarcas, fajadas las cinturas en cuya espalda ceñían varas de arrear y negros y curvos hocinos, de aclarado y desgastado filo, semejando impresionantes alfanjes. Todo ello me hacía adivinar su duro y arriesgado trabajo en remotos y escondidos parajes serranos.

A continuación de los depósitos, el lateral derecho se completaba en compartimentos y grandes estanterías de almacenaje. Esta distribución venía repetida en la parte izquierda, excepto en su centro, donde se situaba el acristalado habitáculo de la oficina, sede de la burocracia de aquel complejo.

Las vivencias que más perduran en mi recuerdo, respecto a aquella oficina, están referidas a la época invernal. Cuando, fuera de horario escolar, huroneaba por el viejo Almacén, y aquellos crudos inviernos de sierra me helaban cara y manos, menudeaban mis visitas a la oficina, donde, en su centro, una ventruda estufa, quemando carbón mineral, mantenía un ambiente cálido y acogedor. Sobre ella, un recipiente con agua evitaba la



Una "zorrilla" en el Viejo Almacén.

sequedad del aire.

En el desgastado suelo de tarima, se apoyaban tres mesas de trabajo que, junto a un armario y varios archivadores y sillas, formaban el mobiliario básico de aquella, no muy grande, oficina. La mesa de mi padre, cercana a un anticuado teléfono, sostenía un buen número de papeles. Gruesos libros de contabilidad se veían por otras mesas, amén de los imprescindibles plumas y tinteros. No era muy sedentario el trabajo de mi progenitor; con sus menudos pasos, su figura entrañable iba y venía en un querer estar al tanto de cuanto era de su responsabilidad.

Las visitas al piso de arriba me atraían en gran manera. El crujir de los peldaños, en mi subida, ya me anunciaba que iba a entrar en un mundo distinto. Sólo el olor ambiente a papeles amarillos, largo tiempo archivados; a viejas maderas o al polvo de años, que en uniforme pátina lo cubría todo, rememoraban tiempos ya lejanos.

La "cámara" era como un enorme desván de aquella Empresa de minas, y un poco su resumen histórico. En ella se habían ido acumulando viejos materiales de oficina, de comunicaciones, componentes de actividades lúdicas, etc. Así podían verse viejos pupitres de escribano, ficheros de antiguos trabajadores, rancias lámparas de petróleo, primitivos aparatos de telefonía (aquellos de pilas de ácido, con boquilla fija y auricular independiente). Del techo pendían cucañas de vaivén, que debieron ser motivo de regocijo en lejanos festejos. También podían verse, amontonados anárquicamente, los banderines y guiones de aquella organización de exploradores (scout), tan mimada por los directivos ingleses, hasta su desaparición con la guerra civil. En sus telas, ya descoloridas, podían verse siluetas de cabezas de animales que distinguían a jóvenes y niños (lobatos). Apilados en el entarimado suelo, viejas trompetas ya sin brillo, junto a tambores, cuyos aros presentaban un marchito dorado, evocaban el acompañamiento dinámico de marchas y desfiles. Ahora, con su denso y continuado mutismo, acrecentaban aquel silencio de la "cámara", apenas roto por algún chasquido de resecas maderas o el "ras-ras" de la carcoma.

He dejado para el final mencionar la existencia, en aquel gran desván del Almacén, de un espectacular tesoro depositado hacía muchos años. Frente al abocar de la escalera, veíanse unos artilugios cilíndricos de casi cinco metros de longitud por medio de sección. Eran una mezcla de carcomida madera y verdoso orín. Auténticas piezas arqueológicas de gran valor, se trataba, nada menos, que de cinco "tornillos de Arquímedes". Estos ingenios, encontrados al final de la primera década de nuestro siglo, a través del pozo del Águila, sobre labores romanas, se aplicaban para el desagüe de las minas. Tres estaban muy deteriorados, el cuarto bien conservado y el último prácticamente intacto. Su antigüedad podría superar los dos milenios, allá por el remoto Centenillo romano. Su destino hubiera sido el museo arqueológico o el geológico-minero de Madrid, donde fueron ofrecidos. Sólo la incuria y dejadez de las autoridades de entonces los relegaron al olvido y, pasados los años, a su total y fatal desaparición.

Poderosamente atraído por su origen histórico y singular estructura, gustaba de observarlos detenidamente. Admiraba la perfección y acabado de su factura, tratándose de algo proveniente de tiempos tan lejanos. Básicamente, estaban formados por unos rectilíneos troncos de madera de cedro, en los que se insertaba, perpendicularmente, con remaches de cobre, una chapa helicoidal, del mismo metal, cerrando su hueco una serie de tablillas, finamente trabajadas y unidas al borde de la chapa. Por el espacio interior, en caracol, se hacía subir el agua, en plano inclinado, previo giro manual del eje. Estaban fijados, en su rotación, por soportes de hierro en sus extremos.

cortocircuito), allá en la noche del 19 de Marzo, día de San José, del año 47.

Gran parte del pueblo vio sus casas teñirse de un rojo intenso, reflejo de las enormes y pavorosas llamas que, una vez desplomada la techumbre, se elevaban a gran altura. Ese mismo resplandor de fuego envolvía a las gentes que, violentamente arrancadas de su sueño por los gritos, aporrear de puertas y un persistente voltear de campanas tocando a rebato, corrían por las calles entre desorientadas y alarmadas (oyose el falso rumor de la existencia de dinamita en el Almacén), teniendo como fondo un estremecedor sonido de gigantesco horno en ignición. Mi padre, avisado en los primeros momentos, debió sufrir una tremenda conmoción emocional que le llevó a querer penetrar por una ventana en la que tantos años fuera su oficina, en un desesperado intento de salvar archivos y contabilidades. Manos amigas contuvieron su irreflexivo impulso. Nada se podía intentar, sopena de ser víctima de las llamas.

Dada la combustibilidad de los materiales almacenados: la reseca urdímbr de maderas cargadas de resina y, sobre todo, los enormes tanques de aceite mineral, el fuego prolongose muchas horas, a pesar de la gran cantidad de agua y arena vertidos sobre él. Todo quedó destruido. Nada se salvó. Llegado el día, una altísima y espesa columna de humo negro atestiguaba la tragedia vivida en la noche.

Reconstruido, con rapidez, el edificio del Almacén, esta vez en hormigón, volvió pronto a desempeñar las funciones para las que fue creado. Sin embargo para mí, aparte ser el lugar de trabajo de mi padre, perdió todo su atractivo e interés, una vez que lo que fascinaba y exaltaba mi imaginación y curiosidad había desaparecido con las llamas.

* * *

Es verdaderamente genial, esa sorprendente facultad de nuestro cerebro para almacenar vivencias de toda una existencia. Nuestra memoria, de suyo sumida en un sopor, atendiendo menudencias de lo cotidiano, puede en cualquier momento, motivada por un fuerte estímulo, derramar a borbotones lejanos recuerdos adormecidos durante años. Algo así me había ocurrido, ante los despojos del Viejo almacén. Como en aquellas primeras películas del cine mudo, un tropel de imágenes pretéritas, en atropellada evocación, me habían hecho creer que aquellas ruinas se animaban. Hasta el viejo portón, velado en parte por la maleza, permanecía entreabierto, avalando la ilusión de que en cualquier momento todo sería vida, actividad y ruidos de una ajetreada jornada en el Almacén. Sin embargo aquello siguió en una quietud ominosa; de mal agüero. Sólo alguna rama de zarza oscilaba con el viento, en vano intento de animar la triste visión. Pronto, nada recordaría al Viejo Almacén.

Francisco Pérez Rayo.
Madrid 1.994