



# Torremontalbo-Cenicero: de la tragedia al heroísmo

TEXTO: Andrés García de la Riva



En 1903, recién estrenado el siglo XX, un aparatoso accidente ferroviario puso a prueba la hospitalidad de las gentes de Cenicero que, ante semejante tragedia, no dudaron en volcarse en el socorro humanitario de las víctimas.





El día amanece con pereza. Las campanas de Santiago anuncian las nueve en punto de la mañana cuando el sol aún no ha fichado. En su lugar, un rebaño de lanosas nubes teñidas de gris por el humo de los hornos saluda a los madrugadores de Bilbao que aprovechan la mañana del sábado para trabajar, pasear, hacer la compra o, simplemente, sobrevivir al oscuro día a día urbano de principios del siglo XX. Una bruma de tedio envuelve la ciudad y rodea la estación Norte, un colorido oasis rebosante de bullicio a esta hora. En su interior, varias decenas de personas aguardan impacientes junto al andén principal a la salida del tren Correo 160. Universitarios, comerciantes, indios recién llegados de América, mendigos, obreros, agricultores, matrimonios acomodados, madres con hijos pequeños, guardias civiles, empleados de Correos... Todo el mundo va y viene en todas las direcciones; se suceden las carreras, los gritos, las risas, los besos y los abrazos. El perfume de las señoras se mezcla con los efluvios de podredumbre de los menos pudientes, con los evocadores y pestilentes aromas procedentes de los más dispares equipajes y con el carbón tostado que calienta la locomotora. Amigos, novios y familiares se despiden. Los pasajeros ocupan compartimentos y butacas y, pasadas las nueve y cuarto, un Arca de Noé formada por diez vagones de pasajeros, seis de mercancías y la locomotora Abando emprende un viaje singular con destino a Castejón.

El tren abandona Vizcaya y avanza con marcha tranquila y constante. Las nubes se van quedando en el camino y el cielo se viste de mañana veraniega. Las estaciones se suceden mientras el paisaje desfila al otro lado de las ventanas mudando paisajes agrestes y montañosos por valles, colinas y viñedos. El revisor recorre los vagones solicitando los billetes y en

las paradas nuevos viajeros suben y llenan los huecos que dejan los que bajan. El traqueteo de las ruedas y los treinta grados largos que achicharran los campos provocan un sopor tórrido y pegajoso que caldea el ambiente y aletarga a los somnolientos habitantes de este trayecto conducido por el destino.

El tren llega a Miranda de Ebro con nueve minutos de retraso sobre el horario previsto. Una cuadrilla de jóvenes que se dirige a las fiestas patronales de Burgos y rompe la atonía

imperante con alegres cánticos populares, se apea en este punto. En su lugar, una familia pudiente asciende a ese vagón. Después, el convoy ejecuta una maniobra e incorpora otra locomotora, la Madrid, a fin de imprimir más potencia y velocidad al pasaje. Nueve minutos más

tarde, el tren emprende la marcha y al poco abandona las tierras de Castilla. San Felices, Haro, Briones, los apeaderos riojanos se suceden y cuando, pasadas las tres de la tarde, el camino de hierro parte de San Asensio, los maquinistas acumulan 18 minutos de retraso. El trayecto discurre paralelo a la ribera del Ebro. Las tonalidades ocres, doradas y verdes que visten los campos disputan con los viñedos y chopos la belleza de un paisaje abrasado por el bochorno estival. Las huertas se encuentran desiertas a esta hora; sus labradores se protegen de la canícula y dormitan en el interior de las casamatas y a la sombra de cepas y matorrales. La actividad es inexistente; todo es quietud, silencio, siesta. Solo las chicharras y los moscardones rompen la calma chicha con sus zumbidos. La fortaleza de Davalillo ha quedado atrás. El tren avanza con premura y, en pocos minutos, su avance vertiginoso y metálico se deja sentir en la población de Torremontalbo. En la torre más alta, la familia de más abolengo, los Manso de Zúñiga, a la sazón Condes de Hervías, se entrega a la

---

**El tren abandona  
Vizcaya y avanza  
con marcha tranquila  
y constante.**

---



sobremesa. Fuera de la casa, en el jardín, la hija del Conde, Concha, dormita plácidamente. Muy cerca, la localidad de Cenicero es, a estas horas, un pueblo fantasma sumido en el sopor veraniego. La vida parece aquí detenida y sus habitantes se refugian en el frescor de las casas y los bares. El reloj de la iglesia marca las tres y cuarto de la tarde cuando se empieza a sentir la proximidad del tren. En su interior reina un tórrido letargo. Una cuadrilla de segadores gallegos almuerza pan duro, tocino y vino. Los más tratan de echar una cabezada a pesar del violento traqueteo del avance. Un hombre seca el sudor de su frente con un pañuelo y, a su lado, una madre trata en vano de calmar los lloros desesperados de un bebé agobiado por el calor. El convoy se aproxima veloz al puente de Torremontalbo; en los últimos seis kilómetros ha intensificado la marcha y ha recuperado ocho minutos. El viaducto lo recibe con una curva en pendiente descendente que habitualmente obliga a las locomotoras a cabecear unos segundos antes de estabilizar la dirección. Sin embargo, esta vez su balanceo, lejos de disminuir, se hace más intenso y estridente. La constitución metálica que sustenta el puente tiembla con brusquedad creciente y un

espantoso chirrido asola cada vagón, desgarrando a su paso la somnolencia general y helando las almas de sus ocupantes. El tren continúa su marcha infernal cuando el cuarto vagón pierde el equilibrio y se inclina hasta posarse sobre la barandilla izquierda, destrozando en su avance la estructura de hierro y madera. Dentro, el caos y la confusión se apoderan de los pasajeros. Las caídas y los golpes se suceden. Los maquinistas, alarmados por la gravedad de la situación, fuerzan al máximo la potencia de las locomotoras para salir del puente antes de desplomarse sobre el río Najerilla. El tirón provocado por este impulso rompe los enganches de la primera máquina, que descarrila y avanza sin control más de 100 metros antes de detenerse. El golpe empuja a la segunda locomotora hacia la derecha. El convoy avanza desesperado. Cada metro ganado es vital; la tierra firme se acerca, pero el machón de salida se interpone entre el horror y el alivio y recibe el impacto de la locomotora que lo descuaja brutalmente, volcando ésta fuera del puente. El impacto seco provoca una sacudida que hace retroceder a los vagones golpeando unos con otros hasta detenerse. El cuarto vagón continúa acostado sobre una



---

El tren continúa su marcha infernal cuando el cuarto vagón pierde el equilibrio y se inclina hasta posarse sobre la barandilla izquierda, destrozando en su avance la estructura de hierro y madera.

---



barandilla que se empieza a resquebrajar amenazando fatalmente a los pasajeros. Los niños lloran, las mujeres gritan, los viejos rezan. Una madre, guiada por una intuición vital, arroja a su bebé y a su hija pequeña por la ventana. Súbitamente, la barandilla se derrumba y el cuarto vagón se precipita por el barranco hacia el río, arrastrando al vacío el resto de los vagones, que se desploman aplastándose unos sobre otros. El estrépito, brutal, provoca una espeluznante estridencia cuyo eco recorre varios kilómetros a través de los valles cercanos. Después, el silencio lo envuelve todo.

Pasadas las tres y cuarto de la tarde del 29 de junio de 1903, apenas en un suspiro, se escribió una de las páginas más luctuosas de la historia reciente de La Rioja, la mayor tragedia ferroviaria vivida hasta la fecha en España. Sin embargo, el saldo de 44 muertos y más de 80 heridos desencadenó un episodio memorable

de amor al prójimo que, cien años después, aún cala las almas de los descendientes de los protagonistas.

En la silenciosa vida rural riojana de principios del siglo XX el estrépito movilizó de inmediato a todos los vecinos de la comarca. En Cenicero supieron en el acto que el tren Correo había sufrido un accidente; los cenicerenses olvidaron de pronto cualquier quehacer y se encaminaron en masa al lugar de la tragedia. La sensación de que algo grave había ocurrido se contagió de alma en alma y a partir de entonces la entrega personal y colectiva se instaló para quedarse en la localidad ribereña.

Como todos los días, ese sábado el guarda de campo del Conde de Hervías se disponía a recorrer su jurisdicción. Esperó junto al puente del paso del tren y, tras él, se internó en



el viaducto caminando por un pequeño arcén situado en el borde izquierdo. Así, tuvo el desgraciado privilegio de contemplar in situ la magnitud de la catástrofe. Entonces, el guarda se apresuró a Torremontalbo y relató lo sucedido al Conde. Éste se dirigió presuroso con algunos de sus colonos al lugar del siniestro y coordinó las primeras labores de auxilio a los heridos. Además, envió mensajeros a caballo a las localidades de San Asensio y Cenicero para solicitar ayuda a sus habitantes. Cuando el enviado llegó a Cenicero se dirigió a la casa del párroco, Gabriel Jiménez Escudero, que le substituyó en la montura y cabalgó hacia el puente. Avisado el alcalde, Francisco Montejo, convocó a toda la localidad y reclamó a los vecinos los enseres que pudieran aportar para ayudar a los heridos. Las campanas tocaron a arrebato y el pueblo se quedó vacío.

Mientras, las labores de auxilio en el puente eran frenéticas. Allí el espectáculo era dantesco; los hierros se retorcían con horribles muecas y las astillas de todos los tamaños despedazaban la carne humana. Los miembros amputados y los cuerpos irreconocibles se mezclaban con los gritos de socorro y los aullidos de dolor. Los regueros de sangre se diluían en la corriente del Najerilla en un vano intento por evadirse del insoportable presente. Los escombros precipitados habían desencadenado una nube de polvo y humo que, junto a la humedad del río y el calor del momento, imprimían al paisaje un aspecto entre onírico y fantasmagórico, digno de un cuadro de la época negra de Goya. A la vida, tocada ese día por la gracia de la claridad del sol, las tonalidades alegres de los campos y la frescura de los ríos, se le rompió el corazón en cuarenta y cuatro pedazos que lloró en lágrimas tintas desembocadas en el Najerilla.

---

Mientras las labores de auxilio en el puente eran frenéticas, los regueros de sangre se diluían en la corriente del Najerilla en un vano intento por evadirse del insoportable presente.

---





La familia Manso de Zúñiga al completo se afanaba por prestar una ayuda en los momentos iniciales que se revelaría fundamental para salvar no pocas vidas. Concha, la hija del conde, ayudada por tres criadas, empleó a fondo los 20 años que atesoraba para socorrer a los heridos. Y no dudó en despojarse de las enaguas para utilizarlas como vendas.

Muy cerca del puente, Baltasara Alonso, mujer del peón caminero, acababa de salir de casa con un cántaro y se dirigía a una fuente próxima a por agua. En cuanto se percató de lo ocurrido, corrió con su jarra llena a hidratar a los accidentados. Cuando los cenicerenses más presurosos llegaron, Baltasara, casi desfallecida, había acarreado más de sesenta cántaros. Después llegó el párroco de Cenicero y observó la lúgubre estampa; enseguida comprendió que era imposible officiar el último

sacramento moribundo a moribundo. Así, ascendió a un promontorio próximo que dominaba la escena y procedió a dar la absolución general a todos los que se hallaban en el último trance vital.

Los restos del convoy habían quedado confinados formando una pirámide inestable y amenazadora. Los gritos y quejidos salían de los más remotos rincones. El hierro y la madera formaban un laberinto siniestro por el que se aventuraban sin titubeos los espontáneos y valientes salvadores. Aquel montón de despojos crujía con temeridad y amenazaba con desmoronarse y cercenar cualquier posibilidad de supervivencia. Había que trabajar rápido. Quién sabe cuántos cuerpos permanecían atrapados cuyos dueños volverían a nacer merced a un auxilio raudo y diligente. El Conde repartió hachas, martillos y otras herramientas





para liberar de aquella prisión mortal a los desdichados pasajeros. En aquellas primeras horas de la tarde el calor asfixiante aceleraba la corrupción de los cuerpos desmembrados y convertía en hedor insoportable el olor de la sangre y del pescado transportado por un viajero y que avanzaba su descomposición. La atmósfera era irrespirable. El clima de muerte se palpaba con los cinco sentidos. Algunos perforaban cañas y las alargaban por entre los huecos del amasijo de restos hasta que eran alcanzadas por los heridos atrapados. Así lograban beber un poco de agua y paliar levemente su sufrimiento. Conforme pasaban los minutos, el caos reinante se transformaba en entrega incondicional y solidaridad colectiva.

Las crónicas de la época hablan de un empleado de Correos que, a pesar de resultar herido, se negó a abandonar la vigilancia de los paquetes que custodiaba. O de un preso que viajaba escoltado por dos guardias civiles y

que, tras resultar éstos muertos, se entregó a las autoridades. O de Manuel Castor Aguirre, un guardia civil que la madrugada del 27 de junio había recorrido a pie los 22 kilómetros que separaban su puesto de Badarán de la localidad de San Asensio: cuando llegó, le ordenaron acudir presto a Torremontalbo y, sin tiempo para descansar, recorrió otros 15 kilómetros. Llegó a media noche y trabajó sin parar toda la madrugada, todo el día siguiente y toda la noche posterior. Con las fuerzas al límite, falleció la mañana del día 30.

Sin embargo, no todo fueron buenos sentimientos. Algunos desaprensivos aprovecharon el penoso lance para registrar equipajes y víctimas a fin de sustraer ropa, dinero y hasta monedas de oro de viajeros que volvían de Cuba. En algún caso las autoridades tuvieron que evitar su linchamiento. El ritmo de las labores de socorro fue tan frenético que, un par de horas después de acaecido el siniestro, se había extra-



ido de entre los escombros la totalidad de las víctimas. Sin embargo, la certeza, falsa, de que quedaban más viajeros sepultados empujó a los voluntarios a continuar su búsqueda, en vano, durante bastante más tiempo. La ayuda de Logroño no llegó hasta pasada la medianoche. Cuando el alcalde de la capital riojana, Francisco de Paula Marín, se enteró de lo ocurrido, convocó de manera urgente a la Comisión Permanente del Ayuntamiento; se pidió ayuda al ejército y se acordó que partiera hacia Torremontalbo un tren con ingenieros zapadores y con médicos titulares.

Hasta pasada la media tarde del 27 de junio no llegaron a Bilbao las primeras noticias del descarrilamiento y caída al Najerilla del convoy. Los familiares de los damnificados reivindicaron a la Compañía de Ferrocarriles del Norte la puesta en marcha inmediata de un tren de socorro que no partió hasta el día siguiente.

Los heridos, y también los cadáveres, fueron llevados en carretas y carromatos a Cenicero. A las ocho de la mañana del día 28 se ofició en Cenicero un funeral por las fallecidos, 43 de los cuales fueron enterrados en una fosa común en el cementerio de la localidad.

Como el hospital municipal solo disponía de siete camas, las víctimas se repartieron en la escuela del pueblo, que quedó al cargo de las mujeres que integraban las asociaciones La Caridad y San Vicente de Paúl, y en casas particulares. Un pregón del alcalde fue secundado con abundante aportación popular de colchones, ropa, mantas y demás enseres que pudieran necesitar los heridos. A partir de este punto

comienza un periplo prolongado varios meses y cuyo protagonismo recayó en las mujeres de Cenicero. Ellas se esmeraron en ofrecer a los accidentados la ayuda precisa para curar sus heridas y el cariño necesario para aliviar sus almas traumatizadas. El 1 de julio, el Gobernador Civil de la provincia, Víctor Ebro, dispuso el traslado de algunos heridos a Logroño. Ninguno de ellos aceptó la invitación; la voluntad de permanecer bajo las atenciones de los cenicerenses fue unánime.

Durante las semanas siguientes llegaron a Cenicero miles de visitantes; autoridades, personal sanitario, familiares y amigos de las víctimas, vecinos de localidades próximas, etc. Cenicero quedó desbordado y se transformó en un desolador y silencioso parque

temático del dolor en el que ningún hospederero o mesonero hizo el agosto incrementando sus precios. Además, multitud de casas particulares acogieron de forma desinteresada a los forasteros. De los episodios de altruismo vividos aquellos días, seguramente el más extraordinario sea el de dos hermanos de seis meses y cuatro años de edad respectivamente, que salvaron la vida después de que su madre los arrojara por la

ventana justo antes de la caída del tren. La hermana mayor fue acogida por el médico de Cenicero, Emilio Casas; el niño encontró cobijo en el seno de la familia del obrero Domingo Tricio, cuya mujer, con un hijo lactante, le amamantó hasta que, días después, llegó a recogerlos el abuelo de los niños, José Díez.

La magnitud de la catástrofe de Torremontalbo mereció las portadas de buena parte de la prensa nacional, que se ocupó del tema durante meses, reflejando primero las circunstancias

---

**El Gobernador Civil dispuso el traslado de heridos a Logroño. Ninguno de ellos aceptó la invitación; la voluntad de permanecer bajo las atenciones de los cenicerenses fue unánime.**

---





del accidente y, después, el contenido de las sesiones mantenidas en el Congreso a propósito de las causas que lo motivaron; *La Rioja, El País, ABC, El Liberal de Madrid, El Nervión de Bilbao* o *El Heraldo de Aragón* desplazaron enviados especiales a Cenicero para cubrir la noticia. Algunos medios

extranjeros, como el francés *L'Illustration*, también se hicieron eco de los acontecimientos. Mención especial merece la atención mediática despertada por la actuación de Concha Manso de Zúñiga. En un momento en que la sociedad española se estructuraba en buena medida en estamentos casi medievales, el caso de una joven y extravertida aristócrata que se rasga las vestiduras para socorrer a las víctimas de un accidente de tamañas proporciones tenía todos los votos para convertirse en protagonista de la prensa de sociedad. La hija del Conde de Hervías concedió numerosas entrevistas y recibió cartas y felicitaciones de lo más granado de la sociedad de la época. Y si bien queda fuera de toda duda la importancia de su labor en aquellos primeros y cruciales momentos posteriores al accidente, no es menos evidente que el brillo que desprendía su estrella eclipsó la labor de cientos de mujeres de Cenicero que se entregaron emocional y materialmente durante meses.

Días después de suceder el accidente, la Casa Real envió a La Rioja al coronel Repollés, quien redactó un informe que impresionó a Alfonso XIII. Posteriormente, el propio Rey visitó el lugar de la catástrofe. Poco después, llegó el agradecimiento oficial a los habitantes de Cenicero por su generoso proceder; el 19

---

## La magnitud de la catástrofe de Torremontalbo mereció las portadas de buena parte de la prensa nacional.

---

de enero de 1904 Alfonso XIII concedió al pueblo de Cenicero el título de Ciudad por Real Decreto. La consideración de ciudadanos ha marcado desde entonces profundamente a los cenicerenses; las generaciones posteriores hasta la actualidad han narrado con

orgullo los acontecimientos de aquel sangriento, pero sobre todo heroico, suceso. Y así, lo vivido y lo escuchado se han unido en las familias cenicerenses y han desembocado en un relato donde se han disipado las fronteras de realidad y ficción.

A pesar de la gran importancia simbólica que entrañó la concesión del título, algunos criticaron que hubo “un fallo político bastante considerable porque con el título tenían que haber venido otras cosas; no prebendas, si no algunas posibilidades para que Cenicero no se quedara sólo con el título de ciudad, para que fuera más próspera, como hubieran sido unos regadíos en zonas que los agricultores tenían pensadas”.\*

Tres días después del accidente el asunto llegó a las Cortes. El debate sobre las responsabilidades y las causas que provocaron el suceso estuvo empañado de polémica y enfrentamiento entre partidos. El proceso judicial comenzó en agosto de 1903 y concluyó tres años después, en mayo de 1906. En marzo de 1904 se celebró en Logroño una vista previa. Se acusaba a siete empleados de Ferrocarriles del Norte de ser responsables de la muerte de 44 personas, provocar heridas graves a otras 37 y leves a 31, además de 16 faltas y un delito de daños. El proceso se centró en la determinación del accidente como

---

\* Declaraciones de Santiago Alesanco, presidente de la Asociación de Amigos de Cenicero, en el documental ‘Ciudadanos de Hierro’, incluido en la exposición ‘Héroes por accidente’, organizada en enero de 2004 por la Asociación de la Prensa de La Rioja para conmemorar el centenario de la concesión de título de Ciudad.



algo fortuito o provocado por negligencias. En el sumario constaba que era innecesaria la incorporación al tren de la segunda locomotora que se acopló en Miranda. Esta segunda máquina añadió su potencia a la de la primera, y el tren recuperó en pocos kilómetros varios minutos de retraso. Esto fue posible porque el tren superó la velocidad máxima de 48 kilómetros por hora autorizada en el tramo donde descarrió y alcanzó más de 55 kilómetros por hora. A esto hay que añadir el mal estado del puente de Torremontalbo, del que constaban las repetidas y desestimadas denuncias del Conde de Hervías. Con estas consideraciones, la Audiencia Provincial confirmó el auto de procesamiento dictado por el juez y estimó “una responsabilidad por negligencia”. Sin embargo, el juicio definitivo no se celebró hasta 24 meses después en Madrid. La Compañía aprovechó este tiempo para indemnizar generosamente a los afectados por el accidente. De esta forma, cuando los testigos fueron interrogados en 1906, modifica-

ron sensiblemente sus declaraciones iniciales y, de forma unánime, concluyeron que la catástrofe había sido “fruto de la fatalidad”. Finalmente, se absolvió a los siete acusados y la mayor catástrofe ferroviaria vivida hasta entonces en España se saldó sin condena alguna.

La vida es todo vueltas y un constante regresar a paisajes ya visitados. Por eso, se hace imprescindible contar con el pasado para afrontar con seguridad el futuro desde el presente. Ha pasado poco más de un siglo del accidente de Torremontalbo y el 11 de marzo de 2004 se revivió en Madrid la entrega de ciudadanos espontáneos, que llegaron a colapsar los puntos de recepción de sangre donada. Desgraciadamente, también se repiten circunstancias indeseables, como se ha podido comprobar en las múltiples coincidencias con Torremontalbo que han rodeado al accidente registrado recientemente en el metro de Valencia.

