



APUNTES DEL FERROCARRIL EN ASTORGA

Olegario Pérez Alija

Este año 2013 se cumplen ciento cincuenta años de la inauguración oficial del tramo ferroviario entre Palencia y León y de la llegada de las obras del llamado ferrocarril de Galicia a la ciudad de Astorga. Este hecho supuso un empuje económico y una auténtica transformación social para nuestra comarca. Coincide el aniversario en un año en el que se anuncian por parte de RENFE-ADIF supresiones de apeaderos y recorte de frecuencias en la centenaria línea. Es pues, doble la motivación para dar un breve apunte de lo que ha supuesto el ferrocarril en la historia de Astorga.

I. EL FERROCARRIL DEL NORTE. LA LÍNEA DE GALICIA

Con objeto de unir la capital del reino con los puertos de Galicia y Asturias, el gobierno de España anuncia la futura subasta de diversas líneas de ferrocarril. Adelantándose a ello, en 1853, la corporación municipal astorgana se dirige a la reina Isabel en los siguientes términos, agradeciendo la posibilidad de que la ciudad de Astorga sea elegida como uno de los puntos neurálgicos en el trazado ferroviario.¹

Señora: El ayuntamiento constitucional de la muy N.L. y B. ciudad de Astorga, puesto a L.R.P. de V.M., faltaría a uno de sus más sagrados deberes si dilatase más tiempo unir sus votos a los de otras corporaciones a favor del real decreto expedido por V.M. en 7 del corriente sobre concesión y construcción de ferro-carriles.

Este proyecto, Señora, ofrece, a no dudarlo, un nuevo manantial de riqueza y prosperidad, y otro elemento mas de vida a los pueblos, que tan atrás están en adelantos y vías de comunicación a de más de Europa; y en tal concepto, ansiosa esta corporación, como la que más, en cuanto tienda a poner la península ibérica al nivel de las demás naciones, y persuadida de los mucho que a ello contribuye dicho real decreto, tiene el honor de elevar a V.M. la expresión de su

más pura gratitud, y el tributo de su más sincero reconocimiento.

Suplicando rendidamente a V.M. se digne acoger con la amabilidad y benevolencia que acostumbra los expresados sentimientos, unidos a las demostraciones de lealtad y adhesión con que este ayuntamiento queda rogando al cielo conserve la vida de V.M. para continuar con mejoras materiales de esta clase, proporcionando la felicidad y ventura de esta nación magnánima, que vuestra maternal solicitud desea. Casas consistoriales de Astorga, 20 de agosto de 1853. A L.R.P. de V.M. José Martínez Bailina, presidente; Pedro Núñez, Rafael Aquilino Franganillo, Mariano Romano, Joaquín Fernández, Rafael Moreno, Julián García Fernández, secretario.

Por R. O. de 30 de junio de 1855 se autoriza la solicitud, hecha el 18 de ese mes por una compañía mercantil gallega encabezada por Juan Martínez Picavia, para realizar los estudios de un ferrocarril que, partiendo de la línea general del norte, en San Isidro de Dueñas, vaya por Palencia a León y Ponferrada, y por el Sil a Lugo y Monforte, a terminar en el puerto de La Coruña. A tal efecto se crea la Compañía del Ferrocarril del Noroeste de España.

Picavia presenta el proyecto del ferrocarril denominado de San Isidro de Dueñas a La Coruña en 1857, y es aprobado por Real Orden de 27 de marzo de 1858. La concesión de la explotación del tramo Palencia-León se aprobó por R.O. de 18 de agosto de 1860 en favor de la propuesta hecha por D. Juan Flórez.²

Esta línea se superponía entre Dueñas y Palencia con la concedida entre San Isidro de Dueñas y Alar del Rey a la Compañía General del Crédito Mobiliario Español, por lo que el trazado de Picavia varió su origen de San Isidro de Dueñas a Palencia, conformando lo que sería el Ferrocarril de Palencia a La Coruña.

La Compañía del Noroeste contó con tres concesiones diferenciadas. la línea de Palencia a Pon-

ferrada, concedida en 1861; el tramo de Ponferrada a La Coruña, concedido en 1864; y la línea de León a Gijón, concedida en 1864.



FERRO-CARRIL DEL NOROESTE. CHOQUE DE DOS TRENES EN LA CURVA DE OTERO, ENTRE ASTORGA Y VEGA, EL 8 DEL CORRIENTE. (DE CRÓQUIS REMITIDO POR UN TESTIGO PRESENCIAL.)

Publicado en *La Ilustración Española y Americana*. 22 de julio.1884

Según la ley de 21 de abril de 1858, la llamada línea de Galicia habría de estar dividida en cinco secciones: 1ª Palencia-León, 2ª León-Ponferrada, 3ª Ponferrada-Quiroga, 4ª Quiroga –Lugo y 5ª Lugo-La Coruña.

El tramo Palencia-León fue inaugurado en 1863, quedando abierto al servicio público.³ Ese mismo año 1863 se culmina el trazado hasta la localidad de Brañuelas. Es ahí donde comienzan las dificultades técnicas y económicas para la Compañía, dada la magnitud de las obras, con gran número de túneles y viaductos. La consecuencia es la paralización de las obras en este punto del trazado hacia Galicia.

Tuvo que hacerse cargo del trazado el Gobierno de la nación, realizando nuevos concursos de adjudicación de obras con el fin de terminar la línea. La nueva empresa creada al efecto, Ferrocarriles de Asturias, Galicia y León, con capital francés y de la propia Compañía del Norte, finalizó el ramal de Galicia en el año 1883 con la construcción del túnel de Lazo.

Por ser la Sección 1ª la que atraviesa nuestra comarca, nos detendremos en ella. Se construyó dividida en dos tramos: de León a Brañuelas y de Brañuelas a Ponferrada.

Los 80 kilómetros de longitud del tramo León-Brañuelas implicaban el paso del río Orbigo cerca de Veguellina y desde Astorga, atravesando algunos arroyos, ascender hasta alcanzar Brañuelas. Los 52 km entre León y Astorga se abrieron al tráfico en febrero de 1866. El tramo entre Astorga y Brañuelas fue abierto al público el 17 de enero de 1868. La estación de Astorga se correspondía con el kilómetro 175 de la línea, Vega-Magaz era el 186 y Brañuelas el 202.

El tramo Brañuelas a Ponferrada cubre unos 48 kilómetros, conforme un proyecto aprobado por Fomento el 16 de abril de 1873. Un primer tramo de subida de Brañuelas al puerto del Manzanal mediante un túnel de 540 m de longitud, otros varios túneles que atraviesan la cuenca del Tremor y un túnel de 1000 m en lazo.

Al mismo tiempo que se avanzan las obras de esta línea, y quizá auspiciado por ellas, prolifera el interés por la promoción de otros nuevos trazados ferroviarios. Un personaje de gran actividad en este sentido sería el astorgano Bernardo Iglesias. A instancia suya, se publica una Real Orden por la cual *accediendo S.M. la Reina (Q.D.G.) a lo solicitado por D. Bernardo Iglesias, vecino de Madrid, ha tenido a bien autorizarle por el término de ocho meses para verificar los estudios de un ferrocarril desde Benavente a Astorga...*⁴ Y nuevas Reales Órdenes le autorizan para verificar otros estudios. Un ferrocarril desde Villalpando a empalmar en Toro con la línea de Medina del Campo a Zamora y un ferrocarril que partiendo de Medina de Rioseco termine en Benavente.⁵

El diario *La España*, de 17 de noviembre de 1865, nos cuenta que *en la línea del Noroeste se continúan igualmente las operaciones en una extensión de veintisiete kilómetros, que empiezan en Astorga y concluyen en Brañuelas*. Relata la visita del director general de obras públicas a los ferrocarriles del Noroeste de España, que se hallan en curso de construcción desde León hacia Asturias y Galicia. Le acompañan el director de la empresa D. Fausto Miranda, quien luego sería diputado por la circunscripción de Astorga, el leonés Vicente Díez Canseco, miembro del consejo de administración de la empresa, y el ingeniero Salustiano Regueral, entre otros.

El día 10 a las ocho de la mañana se salió de León pasando por Astorga para continuar en dirección a la divisoria primera que se encuentra sobre el camino de Galicia, que es la llamada del Manzanal... Se hizo una pequeña parada en el pontón de Brimeda, construido con piedra blanca de Palencia y un tramo de hierro compuesto de dos vigas de cinco metros cada una. En el puente de Otero (kilómetro 8) hay un tramo de hierro de 10 metros de luz, de forma sencilla y elegante. Las obras de fábrica de pequeña importancia son de aspecto tosco, pero sólidas y bien entendidas. La estación de Vega (kilómetro 12) está muy adelantada y en el kilómetro 17 termina el asiento de la vía. Al paso se examinaron las grandes trincheras en roca con cotas hasta de trece y de quince metros.

Una de ellas, en particular en el kilómetro 14, está en curva, tiene una longitud de 600

metros y cota máxima de 15, abierta en terreno de cuarcita. Desde el kilómetro 17 cruzando el valle del Taco se recorrieron las obras a caballo, fijando la atención en dos puentes sobre el Porqueros, uno de 10 metros y otro oblicuo de 15 metros, cuyos tramos se montan sin descanso en el taller de Astorga. Desde el kilómetro 24 empiezan las trincheras y terraplenes de mayor consideración, algunos de estos llegan a la altura de 14 metros. En Brañuelas (kilómetro 28) a tres escasos de la divisoria, se ha construido una gran casa-fonda con habitaciones para viajeros, cuadras y hospedería. El trazado desde Astorga sigue el valle del Tuerto hasta Otero (kilómetro 8) en donde se pasa el río Porqueros, cerca de su confluencia con el Tuerto, para seguir ya su curso hasta el alto de la sierra.

La Memoria presentada por el consejo de administración de la Compañía de los Ferrocarriles del Noroeste de España en la junta general de accionistas en Madrid el 31 de mayo nos informa de la marcha de las obras. Forman el consejo, el presidente, Juan Bravo Murillo; Eduardo Fernández San Román, vice-presidente; Fausto Miranda, director general; Nicolás Hurtado, subdirector general; Acisclo Miranda; Joaquín Miralles; Luis Hernández Pinzón; José Sánchez Bregua; Vicente Díez Canseco; Joaquín Denis y León; Joaquín Garrido; y Gabriel Cortés. *El 17 de enero del presente año quedaron abiertos a la explotación dos importantes trozos: uno en la línea de Galicia, desde Astorga a Brañuelas, en un extensión de 27 kilómetros 250 metros, y el otro en la de Asturias, desde León a La Robla, que tiene 26 kilómetros 354 metros; habiendo sido preciso construir desde Brañuelas una carretera que enlazara con la general de Galicia, a fin de procurar el tráfico y movimiento de viajeros para no hacer estéril aquel trayecto. La concesiones de la Compañía son: De Palencia a Ponferrada, 240 kms. De Ponferrada a La Coruña, 312 kms. y de León a Gijón, 195 kms.*⁶

En el trazado de Brañuelas a Ponferrada se ha dividido en cinco trozos la parte comprendida entre Brañuelas y San Miguel de la Dueñas, pues desde este último punto a Ponferrada dejó la antigua Compañía terminada la explanación, exceptuando el importante muro de sostenimiento, llamando de Brunero, que se había arruinado antes de suspenderse las obras. *El Consejo describirá sucesivamente lo que se ha hecho en cada uno de los trozos. El primero se remitió a la superioridad el 20 de julio de 1878 y se subastó en 31 de agosto del mismo año. Su contratista, D. Francisco Ayala, dio principio a los trabajos que hubo de interrumpir casi por completo a cauda de las ya*

*citadas condiciones del invierno último.... El segundo trozo se sacó a subasta en 15 de enero de 1879, quedando esta anulada, y se subastó de nuevo en 17 de febrero siguiente. Su contratista, D. Domingo Mendizábal ha emprendido y continúa las obras con la actividad conveniente. Comprende el tercer trozo el llamado túnel del Lazo, entre los kilómetros 216 y 218, que es la obra más importante de la línea. El trozo cuatro, entre los 218 y 222, fue adjudicado en tercera subasta a D. José Alonso Botas.*⁷

Fue en junio de 1879 cuando el ministerio de Fomento adjudicó la subasta para la continuación de los trabajos de construcción del cuarto trozo de la línea férrea de Brañuelas a Ponferrada, bajada del Manzanal, en 861.700 pesetas a José Alonso Botas.⁸



Mapa de los ferrocarriles de España y Portugal 1888.

II. UN BREVE APUNTE A LA DESAPARECIDA LÍNEA DEL OESTE. EL FERROCARRIL PLASENCIA-ASTORGA

Por otro lado, ya desde 1866 surgirá la idea de construir otra línea de ferrocarril en Astorga, para unirla con la parte suroeste del antiguo reino de León. Ese año se presenta un plan redactado por el ingeniero Francisco Coello, para una línea de Salamanca a Astorga o León. La línea de Plasencia a Astorga, el llamado Tren del Oeste, se inauguraría en el año 1896. El tren inaugural de la nueva línea férrea transversal de Plasencia a Astorga, llega a esta ciudad a las seis y dieciséis de la tarde del 21 de junio, presidida la comitiva por el ministro de Fomento Sr. Linares Rivas que estaba acompañado entre otros por el Sr. Gullón Iglesias, impulsor del proyecto.⁹ La subasta de la línea entre Plasencia y Astorga se había hecho en junio de 1888. La Compañía de los Caminos de Hierro del Oeste de España inició la construcción con grandes dificultades financieras, continuando la sociedad de los Ferrocarriles del Oeste de España Finalmente sería la empresa *Compañía de la*

explotación de los ferrocarriles de Madrid á Cáceres y Portugal y del Oeste de España la encargada de realizar las obras. A mediados de 1894, se iniciaron los trabajos. La inauguración apenas dos años después fue un gran acontecimiento. El convoy, que según las crónicas era enorme dada la numerosa comitiva de autoridades, *mide cien metros y va arrastrado por dos locomotoras... lo forman el breack del ministerio, un coche restaurant y coches-camas, llegó a Astorga a las seis de la tarde.*¹⁰

En 1928, a causa de las dificultades económicas de la compañía, el Estado habría de hacerse cargo de la línea Plasencia-Astorga. Su historia acabará décadas después con el cierre de la línea, hoy casi desmantelada.

III. OTRO PROYECTO FRACASADO

Un proyecto interesante, y que obviamente quedó «en vía muerta», fue la construcción de la prolongación del entonces ferrocarril de Bilbao a La Robla hasta Astorga. Al final la opción elegida sería enlazar La Robla con León.

La idea de este enlace La Robla-Astorga, aparece en 1908 auspiciado por la Liga Nacional de Productores, *con lo que Bilbao tendría una línea directa de penetración hasta las comarcas del oeste de España.*¹¹ No desistieron de su intención y en el Madrid Científico de 1910 se informa de *una importante reunión en Astorga para tratar del proyecto de prolongar el ferrocarril de Bilbao a La Robla, hasta aquella ciudad, donde enlazaría con las líneas de Galicia y del Oeste de España. Los varios propietarios de Astorga, Benavides, Turcia, Carrizo, Santa Marina, Rioseco de Tapia y Las Omañas, que juntamente con el diputado a Cortes del distrito asistieron a la reunión, acordaron constituir una Junta en que estén representados todos los ayuntamientos interesados, y un comité ejecutivo residente en Astorga, que se relacione directamente con el representante en Cortes, con las entidades bilbaínas.*¹²

Insistieron de nuevo en su idea seis años después. *En sesión celebrada por el Ayuntamiento de Astorga, ha sido aprobada una proposición para iniciar nuevas gestiones en el sentido de lograr la construcción del ferrocarril de La Robla a Astorga, recabando a tal efecto el apoyo de los elementos de Astorga y Bilbao y de los representantes en Cortes de la provincia de León y de la prensa. Aprobada por unanimidad la proposición, fue nombrada por iniciativa del Alcalde una Comisión de dos representantes de la Cámara de Comercio, otros dos de la prensa local y los concejales que designe el Ayuntamiento, quedando encargada de elevar al ministro de Fomento una*

*exposición pidiendo que se incluya en el plan de los secundarios el ferrocarril de que se trata.*¹³

IV. UNA HISTORIA ACCIDENTADA

La línea del Noroeste tuvo una existencia accidentada casi desde un principio. Uno de los percances más graves tuvo lugar en 1884, en lo que los titulares de prensa del momento denominaban «catástrofe de Astorga». *En la línea férrea del Noroeste, entre Astorga y Vega, provincia de León, chocaron ayer mañana dos trenes... el tren expreso número 1 y el de mercancías número 100, que deberían haber cruzado en la estación de Astorga, chocaron entre ésta y Vega, en el kilómetro 183. Tres coches quedaron destrozados y 17 personas heridas, entre ellas, la marquesa de Granja Samaniego y el ingeniero de la línea Ángel Mayo, resultando muerto un niño hijo del ingeniero.*¹⁴ *En el expreso iban 82 viajeros. El choque debió ser espantoso... el expreso montó sobre el otro tren, quedando destrozados y hacinados unos sobre otros 12 vagones y muy deteriorados todos los demás.*¹⁵

Dos años más tarde, en 1886, tiene lugar en Ponferrada el juicio instruido con motivo del accidente. El fiscal de la Audiencia pide para las víctimas 15.000 pesetas de indemnización para los que quedaron inútiles y 2.000 pesetas como gastos ocasionados en la asistencia de los heridos, que reclama el cabildo de Astorga, en concepto de patrono del Hospital de San Juan de esta ciudad, donde fueron atendidos los heridos.¹⁶

La Audiencia de Ponferrada dicta sentencia en la causa abierta por el choque, condenando a la empresa Ferrocarriles de Asturias, Galicia y León, al pago de indemnizaciones a los damnificados y a tres meses de arresto a los jefes de las estaciones de Astorga y Vega.¹⁷

Nuevo accidente en agosto de 1923. Entre las estaciones de Veguellina y Astorga descarriló el tren mixto procedente de Galicia quedando 16 unidades fuera de la vía y montados unos vagones sobre otros. Resultaron ocho viajeros heridos.¹⁸

El 24 de febrero de 1941 sucede otro accidente, casi en el mismo punto que en 1884, *en el kilómetro 180 de la línea del Norte, a seis kilómetros de esta estación, en el puente de Otero de Escarpizo, como consecuencia de las inundaciones descarriló, a las tres de la madrugada última el expreso número 406, procedente de La Coruña. La máquina, el tender, el furgón y el coche correo quedaron empotrados, pero milagrosamente no ha habido que lamentar más desgracias personales que unas lesiones de poca importancia que sufre el conductor Santos Ruano... En coches y camiones facilitados por la Comandancia Militar*

de la plaza y la Alcaldía, han sido trasbordados desde Vega de Magaz a Astorga los viajeros del expreso de Coruña, descarrilado esta mañana en el puente de Otero de Escarpizo. Relatan que un empleado del Norte, que hizo estallar varios petardos en la vía, advirtió al maquinista del expreso del peligro, y gracias a esto se pudo evitar una tremenda catástrofe, pues la vía se hallaba cortada por la crecida del río. La máquina, el furgón y el coche correo, descarrilados, fueron rápidamente desbordados por la corriente.¹⁹

En 1944 ocurrió el más grave de todos los accidentes ferroviarios de esta línea, y uno de los más trágicos en la historia del ferrocarril en España. Es el conocido accidente que sucedió en Torre del Bierzo el 3 de enero de 1944. Este suceso aún hoy está en la memoria de muchos. El tren correo Madrid-Coruña se incendió en el túnel número 20, tras colisionar violentamente contra una locomotora y otro convoy después de perder los frenos. Por una estación antes de llegar a Torre pasó ya a toda velocidad y fuera de control. De esa estación dieron el aviso a Torre. Antes de llegar, pusieron calzas en las vías para que el tren descarrilara, porque en Torre había una máquina haciendo maniobras en la boca del túnel. Fue imposible evitar el choque brutal. Hubo numerosos heridos y muchas víctimas mortales, algunas de ellas horriblemente mutiladas.²⁰



Accidente en Vega de Magaz. Diario ABC. 18 de octubre. 1966

En ese fatídico lugar la tragedia se repitió apenas unos años después. La noche del 27 de diciembre de 1947 descarriló el correo La Coruña-Madrid, de nuevo en el túnel número 20, cerca de Torre del Bierzo. Se salieron de la vía dos vagones de viajeros, otros dos del correo y el furgón. El accidente ocasionó un muerto y doce heridos, tres de ellos graves.²¹

Años después, en enero de 1954, estalla cerca de Astorga la caldera de una locomotora y perecen el maquinista y dos fogoneros. A 150 metros de la

estación del ferrocarril del Norte hizo explotación la caldera de la máquina del tren de mercancías número 6.401, que procedente de León se dirigía a La Coruña. Como consecuencia de ello fueron lanzados a más de cincuenta metros del lugar del suceso el maquinista, Lázaro Alonso, y el fogonero, Ángel Álvarez, vecinos de León, y cuyos cadáveres fueron recogidos terriblemente mutilados. Debajo del convoy fue extraído con graves heridas Fernando Herrera, vecino de Brañuelas, que falleció momentos después. Sufre igualmente lesiones, aunque de menor importancia, el capataz de maniobras Ángel Sánchez. La caldera de la máquina, con un peso superior a diez toneladas, salió por los aires a más de cien metros y fue a caer en una huerta cercana. La explosión produjo también la rotura de numerosos cristales de edificios próximos.²²

El 14 octubre de 1966, el tren de mensajería 6404, procedente de La Coruña, que transportaba siete vagones cargados de pescado y varios con ganado, descarriló en el kilómetro 135 de la vía Palencia-La Coruña, junto a la estación de Vega de Magaz. Nueve unidades se salieron de la vía y el impacto fue grande.²³

Todos estos sucesos forman un pequeña parte de la ya prolongada historia que en nuestra comarca tiene la línea del ferrocarril del Norte.

¹ *La España*, 4 de septiembre de 1853.

² *El Eslo* de 14 de junio de 1860, publica un escrito de Juan Flórez considerando la adjudicación de la subasta.

³ *La Correspondencia de España*, octubre de 1863.

⁴ R.O. de 14 de junio de 1861, *Gaceta de Madrid* de 19 de junio.

⁵ R. O. de 13 de diciembre de 1861, *Gaceta de Madrid* de 24 de diciembre y R.O. de 13 de abril de 1861, *Gaceta de Madrid* de 19 de abril.

⁶ *Gaceta de los Caminos de Hierro*, de 6 de junio de 1868.

⁷ *Gaceta de los Caminos de Hierro* de 7 de marzo de 1880.

⁸ *La Discusión*, diario madrileño, junio de 1879.

⁹ *El Siglo Futuro*, de 22 de junio de 1896.

¹⁰ *El Siglo Futuro*, 22 de junio de 1896.

¹¹ *La Industria Nacional*, órgano de la Asociación Nacional de Productores, nº 1, año 1908.

¹² *Madrid Científico*, núm. 681, año 1910.

¹³ *Madrid Científico* núm. 889, año 1916.

¹⁴ *El Globo* de 8 de julio de 1884.

¹⁵ *Gaceta de los Caminos de Hierro de España y Portugal*, 13 de julio de 1884.

¹⁶ *La Correspondencia de España*, 3 de mayo de 1886.

¹⁷ v. *El Porvenir de León y El Día*, 13 de mayo de 1886.

¹⁸ *La Acción*, 7 de agosto de 1923.

¹⁹ *ABC*, 25 de febrero de 1941.

²⁰ El juzgado de instrucción de Ponferrada publicó varios edictos para la identificación de los restos de más de 50 cadáveres. V. BOP de Palencia, Oviedo y León del mes de enero de 1944.

²¹ *Hoja de Lunes*, de 29 de diciembre de 1947.

²² *ABC*, 19 de enero de 1954.

²³ *ABC*, 15 de octubre de 1966.